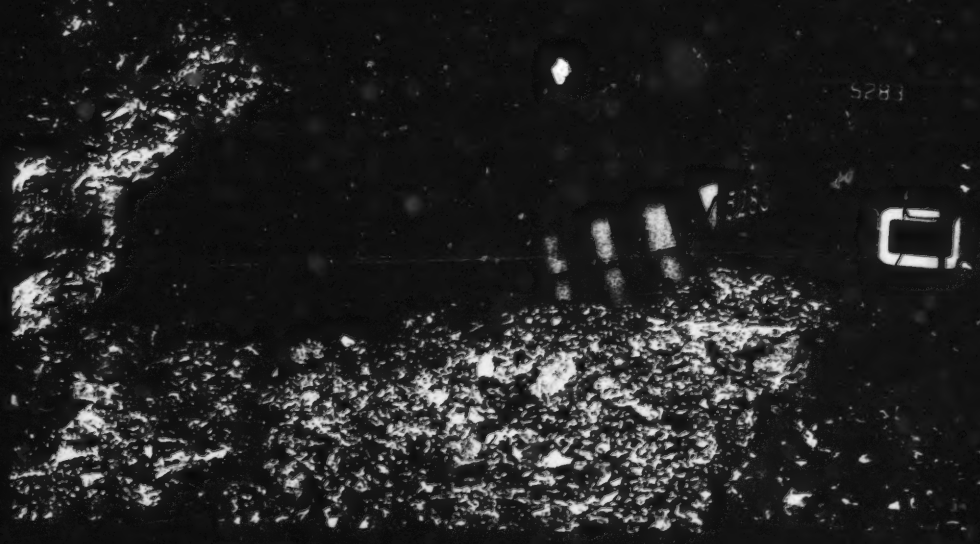


Le type de gestion adopte durant la recession a ete efficace et va commencer a porter ses fruits. Alors que 1982 a ete caracterisee par les restrictions budgetaires et le repli, 1983 va nous permettre de nous consacrer entierement a la reprise et, en particulier, de faire en sorte que soit pleinement reconnue la contribution des employes au

Sortie du tunnel

La locomotive 5283 tirant un train de marchandises long d'un mille, qui vient d'émerger d'un tunnel, symbolise l'avenir du CN à l'aube de 1983, une année qui se veut empreinte d'optimisme.

Copies of this Annual Report in the English Language are available from:

Public Affairs and Advertising
Canadian National
P.O.Box 8100
Montreal, Quebec
H3C 3N4

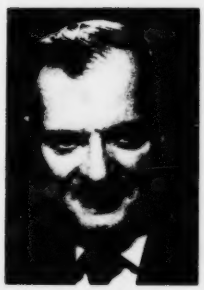
Tableau synoptique

	1982	1981	Augmentation (Diminution) Montant	Pourcentage
Résultats financiers				
Produits	$ 4 165 0	$ 4 301 3	$ (136 3)	(3 2)
Frais d'intérêt, montant net	240 4	170 8	69 6	40 7
Bénéfice net (perte nette)	(223 0)	193 2	(416 2)	
Dividende	—	38 6	(38 6)	
Rendement du capital investi moyen (%)	0 3	7 8	(7 5)	
Rendement de l'avoir moyen (%)	—	6 5	(6 5)	
Dépenses en immobilisations				
Nouvelles immobilisations	648 1	662 5	(14 4)	(2 2)
Actif et fonds de roulement				
Actif à court terme	1 006 9	1 063 4	(56 5)	(5 3)
Fonds de roulement (négatif)	(9 0)	(7 6)	1 4	18 4
Immobilisations	5 193 5	4 832 1	361 4	7 5
Actif total	6 336 0	6 133 8	202 2	3 3
Structure financière				
Dette à long terme (y compris la tranche exigible)	2 274 8	1 784 2	490 6	27 5
Avoir	2 840 9	3 059 6	(218 7)	(7 1)
Ratio d'endettement (%)	44 5	36 8	7 7	20 9
Effectifs				
Nombre moyen d'employés	67 113	73 287	(6 174)	(8 4)
Salaire annuel moyen	$ 28 806	$ 25 906	$ 2 900	11 2
Coût annuel moyen par employé	34 679	30 967	3 712	12 0

Table des matières

1	**Tableau synoptique**	**14**	**Entreprises CN**	**23**	**Messageries CN**
2	**Conseil d'administration**	**14**	Communications CN	**24**	**Le personnel et l'entreprise**
3	**Lettre au Ministre**	**16**	Camionnage CN	**26**	**Revue financière de l'exercice**
4	**Membres de la direction**	**16**	Hôtels et Tour CN	**30**	**États financiers consolidés**
5	**Liste des compagnies**	**18**	CN Marine Inc.		
6	**Le mot du Président**	**20**	CN Exploration		
8	**CN Rail**	**20**	Immeubles		
12	**Grand Trunk Corporation**	**22**	CNM Inc.		
		22	CANAC		

Conseil d'administration



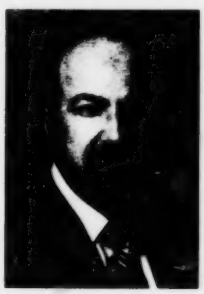
J H Horner, c p
Pollockville (Alb)
Président
depuis le 1er juin

J M LeClair
O C M D LL D
President-directeur
général
Montréal (Qc)
depuis le 1er avril

J S Hinds, c r
Sudbury (Ont)

Benoit Joncas
Matane (Qc)

D G A McLean
Vancouver (C -B)



G D Mandel
Winnipeg (Man)
depuis le 1er juin

Ewart A Pratt
St John s (T -N)

F D Rosebrugh
Toronto (Ont)

G T Urquhart
Moncton (N -B)
depuis le 26 octobre

Le Conseil d'administration adresse sa plus vive reconnaissance à plusieurs membres du Conseil, dont le mandat a pris fin en 1982, pour l'excellence de leurs services :

R A Bandeen
O C Ph D LL D D C L
Montreal (Qc)
jusqu au 31 mars

J A Dextraze
C C C B E C M M
D S O C D LL D
Ottawa (Ont)
jusqu au 31 mai

A E Hayes
Halifax (N -E)
jusqu au 16 juin

C Kroft
Winnipeg (Man)
jusqu au 31 mai

H A Renouf
O C F A C LL D
Halifax (N -E)
du 17 juin au
2 decembre

W J Vancise, c r
Regina (Sask)
jusqu au 25 mai

Monsieur le ministre
des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada est heureux de vous présenter le rapport de la Compagnie pour l'exercice 1982.

L'année qui vient de s'écouler a été difficile et décevante, et elle se traduit par une perte nette, la première depuis 1975; la Compagnie a néanmoins réussi à prouver qu'elle savait faire face à l'adversité économique qui a marqué la conjoncture mondiale et poursuivre avec efficacité la modernisation de ses structures administratives et l'amélioration de son rendement.

Les résultats financiers de 1982 sont attribuables à des événements et à des situations indépendantes de la volonté du CN. A la récession générale se sont ajoutés les problèmes, déjà anciens, du transport des céréales. Sont aussi imputés à la perte de 1982 divers éléments non susceptibles de se répéter.

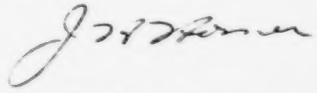
En dépit des conditions difficiles que nous avons connues en 1982, les résultats d'exploitation ont été bons. Le potentiel et la productivité du réseau se sont maintenus malgré un déclin accentué du volume du trafic et des produits. Plusieurs divisions non ferroviaires ont vu s'accroître le volume et le chiffre de leurs affaires, ce qui a amélioré leur situation financière. Ce succès des divisions ferroviaires et non ferroviaires peut être largement attribué à la haute compétence et à l'expérience de leurs dirigeants. L'évolution des structures administratives, qui permet aux divisions de jouir d'une autonomie appréciable favorisant l'innovation et l'initiative, est un autre élément important de ce succès.

Le Conseil espère que 1983 et les années suivantes seront caractérisées par d'aussi bons résultats d'exploitation et de meilleurs résultats financiers. Mais ils dépendront largement de l'amélioration de la situation économique au Canada et des solutions apportées aux problèmes reliés à l'exportation des céréales. Les mesures que le gouvernement fédéral a annoncées récemment au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau sont encourageantes.

Le Conseil reconnaît l'obligation qu'a le Canadien National de servir les intérêts du pays avec efficacité, dévouement et pleine responsabilité. Pour y parvenir, une bonne communication et une entière collaboration sont essentielles, mais le Conseil continue de penser que la responsabilité commerciale qui incombe à la Compagnie appelle une pleine compensation financière du Gouvernement pour les services non rentables qu'elle doit assurer à sa demande ou sous l'effet d'une obligation statutaire. Aussi espère-t-il voir se poursuivre les progrès réalisés à cet égard au cours des dernières années.

Aux nombreux employés qui ont toujours permis au Canadien National de bien servir le pays, le Conseil d'administration exprime sa plus vive gratitude.

Le Président du
Conseil d'administration,



J. H. Horner, c.p.

Direction générale

au 31 décembre 1982

J.H. Horner, c.p.
Président du Conseil

J.M. LeClair
Président-directeur général

G.M. Cooper
Vice-président et secrétaire général

J. Gratwick
Vice-président
Direction

A.R. Williams
Vice-président général
Ouest canadien

Affaires générales

M.J.L. Kirby
Premier vice-président
Affaires générales

Y.H. Masse
Premier vice-président
Affaires générales et chef de la direction financière

L.L. Atkinson
Vice-président
Ressources humaines
Affaires générales

G.C. Church
Trésorier

E.D. Pinsonnault, c.r.
Vice-président
Affaires juridiques générales

S.D.H. Thomas
Contrôleur général

Divisions

CN Rail

R.E. Lawless
Président-chef de la direction

J.L. Cann
Vice-président
Exploitation

J. Horrocks
Vice-président
Finances et Planification

W.H. Morin
Vice-président
Personnel

J.H.D. Sturgess
Vice-président
Marketing

P.A. Clarke
Président et directeur général
TerraTransport

D.L. Fletcher
Vice-président
Région des Prairies

J.R. Lagace
Vice-président
Région du Saint-Laurent

R.G. Messenger
Vice-président
Région de l'Atlantique

G.A. Van de Water
Vice-président
Région des Grands-Lacs

R.A. Walker
Vice-président
Région des Montagnes

A.E. Deegan
Vice-président
Administration

R. Boudreau
Vice-président
Affaires juridiques

P.J. Foliot
Vice-président
Achats et Gestion des stocks

Entreprises CN

R.C. Franklin
Président

D.H. Burstow
Président
Immeubles

D.C. Campbell
Directeur général
Communications CN

J.B. Griffith
Directeur général
Filiales de camionnage TNCL

C. Perron
Président et directeur général
Messageries CN

C.J. Sauvé
Directeur général
Hôtels et Tour CN

W.H. Bailey
Président-directeur général
Canac Consultants Limitée

J.J. Prairie
Président
CN Exploration Inc.

C.J. Hudson
Directeur général
CNM Inc.

R.J. Tingley
Président et directeur général
CN Marine Inc.

Division Investissements CN

T. Cedraschi
Président-directeur général

Grand Trunk Corporation

J.H. Burdakin
Président

Compagnies

Groupe des Chemins de fer nationaux du Canada dont les comptes sont consolidés aux états financiers au 31 décembre 1982

Compagnies consolidées

Autoport Limitée
Canac Consultants Limitée
Canat Limited
Canaven Limitée
Chalut Transport (1974) Inc
CN Exploration Inc
CN (France) S A
CN Marine Inc
CNM Inc
CN Transactions Inc
Compagnie canadienne du chemin de fer du nord quebecois
Compagnie de holding du Nord, Limitee
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
Compagnie des messageries nationales du Canada
Compagnie des télégraphes nationaux du Canada
Compagnie de transport Toronto-Peterborough Limitee
Compagnie du tunnel et du complexe ferroviaire Mont-Royal, Limitee
Compagnie nationale de correspondance du Canada Limitee
Compagnie nationale de navigation du Canada Limitee
Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company
Domestic Four Leasing Corporation
Domestic Three Leasing Corporation
Domestic Two Leasing Corporation
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company
Grand Trunk Corporation
Grand Trunk Land Development Corporation
Grand Trunk Radio Communications, Inc
Grand Trunk Western Railroad Company
Hôtels nationaux du Canada (Moncton) Ltee
La compagnie du chemin de fer de Quebec et du lac St-Jean
La Compagnie du grand Telegraphe du Nord-Ouest du Canada
La Tour CN Limitee
Le Chemin de Fer de Matane et du Golfe
Les restaurants de la Tour CN (Ltee)
Les transports nationaux du Canada, Limitee
Le Trust des titres des Chemins de fer nationaux du Canada
Messageries Midland Superior Limitee
Norouestel Inc
Telecommunications Terra Nova Inc
The Minnesota and Manitoba Railroad Company
The Minnesota and Ontario Bridge Company
Transport Husband Limitee
Transport Husband (Quebec) Inc
Transport Route Canada Inc
Transports Chapman Limitee
Transports côtiers Limitee
Transports Cronin Limitee
Transports Empire Limitee
Transports internationaux Husband (Ontario) Limitée
Transports Royal Limitee
Transports Swan River — Le Pas Ltee
[3] 116334 Canada Inc
[4] 116335 Canada Inc

Entreprises en exploitation conjointe et participations

Amenagements du triage de l'Est Ltee
Canaprev Inc
Central Vermont Railway, Inc
Chicago and Western Indiana Railroad Company
Compagnie de gestion de Matane Inc
Compagnie de holding Fort Point Ltee
Compagnie du complexe ferroviaire de Toronto
Compagnie du complexe ferroviaire Shawinigan
E I D Systemes d'identification electroniques Ltee
Eurocanadian Shipholdings Limited
Halterm Limited
Holding industriel de Halifax Limitee
Intercast S A
Lakespan Marine Inc
Les Entreprises Bussières Ltee
Les marches publics Limitee
Sciences informatiques (Canada), Ltee
Seabase Limitee
Societe du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive
Telesat Canada
The Belt Railway Company of Chicago
Trailer Train Company

[1] acquise en 1982
[2] precedemment Husband Inc
[3] precedemment Compagnie de transport Hoar Limitée
[4] precedemment Transports de l'Est Limitée
[5] precedemment Camions-citernes provinciaux Limitee

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada est en outre chargee d'exploiter les Chemins de fer du gouvernement canadien comme partie de son reseau

Le mot du Président

Bref aperçu

La perte nette de $ 223 millions qui a résulté des diverses opérations des Chemins de fer nationaux du Canada en 1982, a masqué les réalisations accomplies au cours de l'année, tant sur le plan de la gestion que dans le domaine de l'exploitation. Malgré la grave récession mondiale qui a frappé tous les secteurs de l'économie canadienne en 1982 et s'est fait plus particulièrement sentir, au CN, sur le transport par rail, les résultats obtenus sont impressionnants. Ils se traduisent notamment par une réduction sensible de l'impact de la crise sur les opérations ferroviaires, la réalisation d'un bénéfice global au titre des opérations non ferroviaires et le maintien d'une vaste gamme de services efficaces assurés à la clientèle du CN dans le pays tout entier.

Près de la moitié ($ 108,2 millions) de la perte nette subie en 1982 a été enregistrée compte tenu des décisions suivantes :

– Constitution d'une provision pour parer à l'éventualité d'une dévalorisation des investissements de la Compagnie dans la société Eurocanadian Shipholdings Limited (CAST).

– Dévalorisation des participations de la Compagnie dans le Central Vermont Railway Inc.

– Imputation aux charges des coûts de restructuration des services de messageries et de camionnage du CN.

Les pertes comptabilisées en 1982 comprennent $ 61,5 millions pour Eurocanadian Shipholdings, $ 35,9 millions pour le Central Vermont Railway et $ 10,8 millions pour la restructuration des messageries et du camionnage.

Les décisions qui ont été prises ont été difficiles, mais elles furent opportunes et prudentes. Dans le cas d'Eurocanadian Shipholdings, le ralentissement général de la demande dans le secteur du transport maritime observé depuis 1981, a entraîné une baisse importante de la valeur de cette société de portefeuille. Pour ce qui est du Central Vermont, la concurrence croissante engendrée, en grande partie, par la fusion des autres chemins de fer américains desservant sensiblement le même marché menaçait sa viabilité. Quant à la décision visant à la restructuration des services de messageries et de camionnage, elle fait suite à des études approfondies qui ont révélé que leur intégration augmenterait considérablement les possibilités de rentabilité et d'expansion. Les trois décisions ci-dessus s'imposaient pour permettre à la Compagnie de présenter avec exactitude ses résultats financiers.

Le CN s'attend à une nette amélioration de sa situation financière en 1983 et au cours des années suivantes. Il fonde cet espoir sur plusieurs facteurs : il ne prévoit pas d'autres pertes au chapitre de ses participations, la reprise économique, qui devrait s'amorcer en 1983 pour se poursuivre au cours des années suivantes, se traduira par une augmentation du trafic ferroviaire et des autres opérations rentables; l'évolution récente vers une solution au problème du tarif du Nid-de-Corbeau, qui doit rendre plus équitable la rétribution que reçoivent les chemins de fer canadiens pour le transport des céréales destinées à l'exportation; enfin, les leçons d'économie et de rentabilité que nous avons tirées de la crise dont nous semblons émerger nous ont permis de parfaire nos techniques de gestion.

Rôle du Canadien National

Le Canadien National a été constitué en vertu de la Loi sur les chemins de fer de 1919, à partir de plus de 200 chemins de fer dont beaucoup étaient insolvables. On lui avait fixé un objectif bien défini qui revêtait une importance nationale : amalgamer de nombreuses entreprises desservant les différentes régions canadiennes en un réseau puissant et concurrentiel au service du pays. À travers les bouleversements qui ont marqué, depuis, l'évolution du monde dans lequel s'inscrit le CN, la mission de la Compagnie est demeurée liée à son rôle historique. Mais le champ de ses responsabilités nationales et les moyens dont il dispose pour les assumer n'ont cessé de grandir et de se compliquer.

Pour être concurrentiel et efficace dans un nouvel environnement, le Canadien National a dû s'adapter et opérer certains choix. Du chemin de fer chargé principalement de l'acheminement de voyageurs et de marchandises qu'elle était à ses débuts, la Compagnie est devenue une entreprise de transport et de communications diversifiée, offrant aussi certains services de nature complémentaire, tels que les télécommunications, le camionnage, le transport maritime, la mise en valeur des ressources, les immeubles, les hôtels et les activités de consultation internationale.

Mais cette évolution n'a rien changé au professionnalisme que lui transmet la tradition.

C'est toujours dans cette tradition que nous recherchons les améliorations. Au cours des récentes années, trois domaines ont retenu notre attention : la décentralisation, l'instauration d'une structure administrative répondant aux conditions économiques et sociales changeantes et l'application des découvertes technologiques, ainsi que des nouvelles méthodes de gestion les plus pertinentes aux domaines du transport, des communications et des activités connexes.

Où va le CN ?

La responsabilité première de la direction est de préserver et d'accroître la valeur de la Compagnie dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Le CN est une société d'État à vocation commerciale dotée d'un équipement moderne, bien administrée et efficace. C'est un atout pour la nation qui peut soutenir la comparaison avec tout organisme national ou international — privé ou public — assurant des services analogues.

Dans ce contexte, le CN s'est fixé trois buts principaux :

– Devenir une compagnie de transport capable d'offrir à sa clientèle, du point d'origine au point de destination, une gamme complète de services assurés par différents modes de transport.

– Instaurer, à l'échelle du pays, des services de communication intégrés, liés à l'émergence de la « société d'information » pour laquelle l'accès aux renseignements représente une priorité.

– Accroître au maximum le potentiel commercial des biens qu'il possède.

La réalisation de ces objectifs permettra à la Compagnie de continuer à assumer son rôle actuel et futur au sein de la nation.

Ressources humaines

Les mesures pragmatiques et prudentes qu'a dû prendre le CN au cours des douze derniers mois pour combattre la récession ont donné des résultats positifs. Dans toute la Compagnie, la réduction des dépenses et des activités a accompagné la baisse des revenus et de la charge de travail, sans quoi les pertes d'exploitation eussent été nettement supérieures et les résultats financiers, beaucoup plus mauvais. Mais ces mesures n'ont pas diminué la capacité du CN à réagir rapidement à toute amélioration de la conjoncture et à assurer les services de transport et autres dont le pays a besoin.

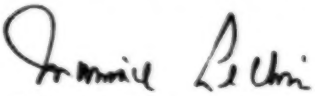
Les décisions qu'il nous a fallu prendre face à la récession n'ont pas été faciles, surtout lorsqu'il s'est agi de réduire les effectifs en fonction de la charge de travail. Licenciements, suppressions de postes, retraites anticipées et même compressions de personnel par attrition ont, dans bien des cas, durement touché non seulement les victimes elles-mêmes, mais aussi leurs familles et la collectivité tout entière. En pareilles circonstances, le choix à effectuer pèse lourdement, aussi, sur celui qui doit le faire.

Il est clair, cependant, que les gestes pénibles qui ont dû être faits en 1982 n'ont pas été vains. Le CN est désormais en mesure de tirer parti d'un redressement économique et d'un accroissement de la demande pour les services qu'il assure. À tout le personnel CN dont la collaboration a été essentielle, nous exprimons notre gratitude. Leur compétence, leur savoir-faire et leur dévouement, à tous les niveaux, ont été et demeureront un atout majeur pour la Compagnie. Nous nous engageons, quant à nous, à maintenir et, le cas échéant, à perfectionner les pratiques et lignes de conduite qui témoignent du fait que le personnel constitue la ressource la plus importante et le bien le plus précieux du Canadien National.

Conclusion

Le Canadien National espère que 1983 marquera la fin de la récession et le début d'une ère d'expansion et de renouvellement. La gestion de crise a été efficace et va commencer à porter fruit. Alors que 1982 a été caractérisé par les restrictions budgétaires et le repli, 1983 va nous permettre de nous consacrer entièrement à la reprise et, en particulier, de faire en sorte que soit pleinement reconnue la contribution des employés du CN aux réalisations de la Compagnie. Nous devons également rester fidèles à la tradition que nous a léguée l'histoire qui est de servir la nation et d'exceller dans notre gestion.

Le Président-directeur général,



J. Maurice LeClair

Points saillants de l'exercice

Les événements qui ont marqué l'année 1982 ont engendré des résultats financiers peu encourageants; mais ils n'ont entravé ni les progrès ni les réalisations.

Baisse des bénéfices

Le climat économique nettement défavorable dans le monde entier a causé, en 1982, une baisse prononcée du trafic marchandises des chemins de fer américains et canadiens. Le bénéfice que retire le CN de son exploitation ferroviaire en a lourdement souffert. CN Rail, le plus important des membres de la famille CN, accuse cette année une perte de $ 34,9 millions contre un profit, l'année précédente, de $ 215 millions. La Grand Trunk Corporation, filiale du CN aux États-Unis, a aussi enregistré une baisse du trafic payant qui s'est traduite par une perte nette de $ 54,5 millions, dont $ 35,9 millions sont imputables à la dévalorisation du Central Vermont Railway. En 1982, l'ensemble des pertes des opérations ferroviaires du CN s'est élevé à $ 121,8 millions.

Réussites extra-ferroviaires

La compétence du personnel chargé des activités non ferroviaires de la Compagnie s'est traduite par des résultats financiers que l'on se doit de qualifier de remarquables dans le climat économique actuel.

Réorganisées au cours de l'année, les Entreprises CN ont été chargées de toutes les activités qui n'étaient pas directement rattachées au rail. Ce remaniement avait pour but d'accroître les compétences et les responsabilités en dotant le CN d'une structure comparable à celle d'une entreprise moderne, diversifiée et décentralisée. D'ici cinq ans, on estime que les Entreprises CN fourniront 40 % du bénéfice de la Compagnie, apportant une masse de capitaux destinés à la réalisation de certains projets et notamment à l'amélioration de ses services ferroviaires.

On s'attend que le taux de rendement des Entreprises CN, en tant que groupe, atteigne les normes généralement admises dans l'industrie. En 1982, elles ont réalisé un profit de $ 63,9 millions, soit une augmentation de $ 7,4 millions ou de 13 % sur l'année précédente. La plupart des divisions regroupées au sein des Entreprises CN ont participé à cet accroissement. On trouvera plus loin le détail des résultats financiers et des résultats d'exploitation de ces divisions.

La question du Nid-de-Corbeau

Le CN espère réaliser un léger profit en 1983 et améliorer ses résultats financiers au cours des prochaines années. Cette conviction repose sur le fait que la Compagnie s'attend à toucher, dès 1983, une certaine compensation pour le transport des céréales destinées à l'exportation. Les récentes dispositions annoncées au sujet des paiements intérimaires et la législation fédérale envisagée pour régler cette épineuse question n'assureront toutefois pas une compensation adéquate pour les pertes engendrées par le transport des céréales à des tarifs statutaires. En 1983, toutefois, ces paiements renforceront la trésorerie du CN et permettront de lancer le programme d'expansion de ses installations dans l'ouest du pays pour faire face à l'accroissement de la demande prévu jusqu'à la fin de la présente décennie.

Expansion de CN Rail

En 1983, CN Rail prévoit pouvoir consacrer $ 491,6 millions à ses projets d'immobilisations au Canada. La majeure partie de cette somme sera investie dans l'Ouest ou l'activité ferroviaire créera près de 3 300 emplois. À leur tour, ceux-ci provoqueront une injection directe de $ 50 millions dans l'économie de l'Ouest canadien. D'autres emplois, et avec eux les avantages économiques et sociaux qui s'y rattachent, seront créés dans tout le Canada par l'achat de quelque $ 90 millions d'équipements ferroviaires : rails en acier et matériel de voie dans l'Est, traverses en bois et en béton dans l'Ouest.

Entre 1983 et 1987, le CN pourra augmenter de 76 % ses dépenses en immobilisations prévues et les faire ainsi passer de $ 2,1 à $ 3,7 milliards. Cette augmentation se traduira par l'adjonction de 9 700 années-personnes aux programmes de CN Rail. Là encore, l'impact économique sera bien supérieur à la somme des programmes d'embauche et d'achats du CN, dans l'est et dans l'ouest du pays.

Achats de produits canadiens

Le CN a pour ligne de conduite d'acheter des produits canadiens, dans toute la mesure du possible. À l'heure actuelle, 88 % des achats se font au pays et 31 % de ce «contenu canadien» viennent de l'Ouest. Le CN entend poursuivre ses efforts en vue d'accroître ce contenu ainsi que la part qui en revient à l'Ouest.

La récession économique, qui a entraîné une baisse marquée du volume du trafic marchandises et des recettes, est à l'origine des résultats financiers décevants enregistrés par CN Rail en 1982. La perspective d'une reprise économique générale en 1983 et les décisions récemment prises par le gouvernement fédéral, qui devraient rendre plus équitable la rétribution du transport des céréales de l'Ouest, laissent entrevoir une amélioration pour l'avenir.

Exprimé en tonnes-milles commerciales, le volume du trafic marchandises acheminé par CN Rail a baissé de 11.7 % en 1982 par rapport à 1981, en dépit d'une augmentation de 6.8% du trafic céréalier transporté tant aux taux du marché qu'à ceux fixés par la loi (tarif du Nid-de-Corbeau). Cette dernière catégorie à elle seule a connu une hausse de 1.8 million de tonnes ou 12.4 %. Les produits pétroliers et chimiques, les minerais, minéraux et métaux, les véhicules automobiles et les matériaux de construction furent les secteurs le plus durement touchés. Les produits provenant du trafic marchandises se sont élevés à $ 2.29 milliards en 1982, soit $ 189 millions ou 7.6 % de moins qu'en 1981.

Dans d'autres catégories, le contrat d'exploitation passé avec VIA Rail Canada a rapporté $ 340.4 millions ($ 2.8 millions de moins qu'en 1981). Cette réduction est directement liée aux coupures de quelque 20 % effectuées à la fin de 1981 dans les services voyageurs. Les subventions versées par le Gouvernement pour les lignes secondaires ont atteint $ 212.8 millions, en hausse de $ 92.2 millions sur 1981. En 1982, les paiements reçus au titre des pertes des exercices antérieurs se chiffraient à $ 72.5 millions.

La baisse considérable de trafic et de revenu a contraint CN Rail à réduire sensiblement ses dépenses et ses effectifs en 1982. La main-d'œuvre totale s'est donc vu privée de 5 500 postes (10 %). Les dépenses ont pu être endiguées, en dépit des poussées inflationnistes qui se sont encore fait sentir en 1982, d'une hausse de la charge salariale de 12 % et d'une augmentation de 14 % du prix du carburant diesel par rapport à 1981. Le coût des autres matériaux et services s'est accru de 7 % durant l'année.

En 1982, on a pu réduire les dépenses en dépit du supplément de coûts entraîné par l'augmentation susmentionnée de 1.8 million de tonnes de céréales acheminées au tarif du Nid-de-Corbeau, car dans ce cas les recettes ne compensent que le cinquième du coût de transport.

L'efficacité de l'action poursuivie par CN Rail en 1982 pour enrayer les dépenses lui permettra de profiter pleinement de la reprise économique prévue pour le courant de 1983. Les réductions de coûts, caractéristiques d'une politique de gestion de crise, se poursuivront vraisemblablement en 1983. Mais elles ont été pratiquées de façon à nuire le moins possible à l'efficacité opérationnelle et au rendement de CN Rail. L'objectif visé est de continuer à bien servir la clientèle, de saisir rapidement les occasions d'affaires qui se présentent et de fournir efficacement la large gamme de services ferroviaires dont dépend l'économie canadienne.

En 1982, les dépenses en immobilisations de CN Rail se sont chiffrées à $ 469.1 millions, dont $ 175.1 millions ont servi au renouvellement indispensable de la voie et des installations connexes. La pose de rails de remplacement neufs a nécessité $ 71.1 millions pour une distance totale de 541.4 kilomètres. Les cinq Régions relevant de CN Rail ont été dotées de 1.4 million de traverses neuves en bois et en béton au coût de $ 38.4 millions. Parallèlement, $ 20.2 millions ont été consacrés au ballastage de la voie.

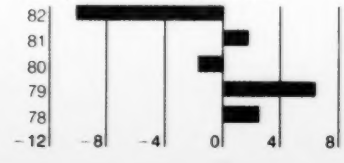
Les dépenses au chapitre du matériel roulant et autre se sont élevées à $ 123.1 millions, affectés à l'achat de 20 nouvelles locomotives diesels-électriques, 250 nouveaux wagons-tombereaux à copeaux et de matériel roulant jusqu'alors pris en location à long terme, et à la transformation d'autres wagons.

Le programme d'expansion des installations dans l'Ouest, entrepris en 1980 sur la ligne principale reliant Winnipeg à Vancouver, a coûté $ 85.5 millions, auxquels s'ajoutent $ 51.6 millions pour la British Columbia North Line entre Red Pass et Prince-Rupert. Ce dernier projet accroîtra la capacité du réseau pour le transport du charbon provenant des importants gisements de Colombie-Britannique nouvellement exploités, et des principales marchandises en vrac destinées à l'exportation, telles que les céréales, la potasse, le soufre et les produits pétrochimiques.

La gravité de la situation a entraîné une réduction de $ 146 millions sur les dépenses en immobilisations initialement prévues.

Production industrielle canadienne

Variation de pourcentage par rapport à l'exercice précédent



Le haut tonnage des trains de CN Rail exige une surveillance constante de la voie. Entretien, amélioration et extension de la voie assurent la fiabilité du transport le long des 40 000 kilomètres que compte le réseau. À gauche : épandage du ballast; nivelage d'une plate-forme; vérification de l'alignement de la voie.

Ci-dessous: CN Rail compte sur la rentabilité des longs convois à grand tonnage.

Au service du pays

CN Rail conduit ses affaires avec la ferme conviction que son efficacité commerciale sert les intérêts du Canada. Le nouveau service «Laser», inauguré en octobre dernier et assurant le mouvement des remorques routières entre Toronto et Montréal, illustre bien ce principe. Fruit d'études de marché approfondies et d'une bonne connaissance des techniques modernes de distribution, et visant à rentabiliser les installations et le matériel existants, le «Laser» offre aux expéditeurs, à des prix concurrentiels, une solution de rechange à l'encombrement des routes et une source d'économie de carburant. Il contribue également à la protection de l'environnement, tout en permettant aux contribuables d'économiser sur la construction et l'entretien des routes.

De la même façon, bien que sur une plus vaste échelle, on s'attend que les récentes décisions du gouvernement fédéral, qui permettront enfin aux chemins de fer canadiens de toucher une compensation financière raisonnable, encore qu'insuffisante sur le plan commercial, pour le transport des céréales de l'Ouest vers les terminaux d'exportation, aient des retombées favorables pour l'ensemble des citoyens.

De 1980 à 1982, CN Rail a consacré plus de $ 200 millions à l'expansion de la capacité ferroviaire dans l'ouest du pays, ce qui l'a obligé à s'endetter lourdement. La division a accepté cette charge dans l'espoir que le Gouvernement résoudrait sans plus tarder le problème du Nid-de-Corbeau qui se traduisait chaque année pour les chemins de fer canadiens par des pertes énormes. Dans l'immédiat, l'annonce qui vient d'être faite à ce sujet va permettre à CN Rail de s'engager dans cette expansion en véritable entreprise commerciale. Au début du présent rapport, le Président expose les divers avantages que tirera le Canada des investissements actuellement projetés qui comprennent, entre autres, un accroissement de la main-d'œuvre à CN Rail et des retombées économiques régionales engendrées par l'acquisition de matériels, de matériaux et de fournitures qui seront à 88 % d'origine canadienne.

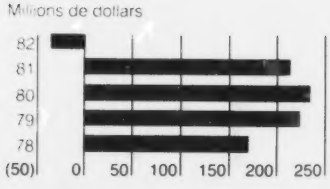
L'augmentation de la capacité de transport résultera en une amélioration réelle du système d'acheminement des céréales du pays. On entreprendra le doublement de la voie, accroîtra l'efficacité des installations terminales et perfectionnera les techniques de régulation des trains et de signalisation. On met actuellement en place un système électronique moderne de commande et de contrôle qui réduira les cycles de rotation des wagons céréaliers et maximisera la productivité du parc; le système doit être pleinement opérationnel en 1986. Grâce à ces progrès technologiques, le Chemin de fer disposera des voies et des outils de contrôle du trafic nécessaires pour acheminer vers les marchés d'exportation des quantités croissantes de céréales et d'autres marchandises en vrac. CN Rail considère que l'efficacité dans ce domaine est une tâche d'envergure nationale et collaborera avec tous les intéressés, notamment les céréaliculteurs et leurs agences de commercialisation, pour relever ce défi.

TerraTransport

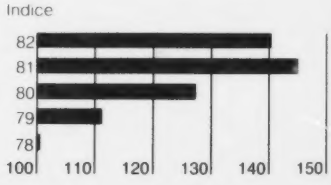
Division chargée de l'exploitation ferroviaire à Terre-Neuve, TerraTransport est passée sous le contrôle de CN Rail en 1982. Comme dans le cas de ce dernier et de la Grand Trunk Corporation, les conditions économiques ont été cause de la détérioration des résultats financiers.

La perte s'est élevée à $ 32.4 millions, comparativement à $ 28.8 millions en 1981. La rationalisation des installations et les améliorations de productivité, qui ont retenu l'attention de la division en 1982, se poursuivront au cours de 1983 et des années suivantes.

CN Rail
Bénéfice (perte)

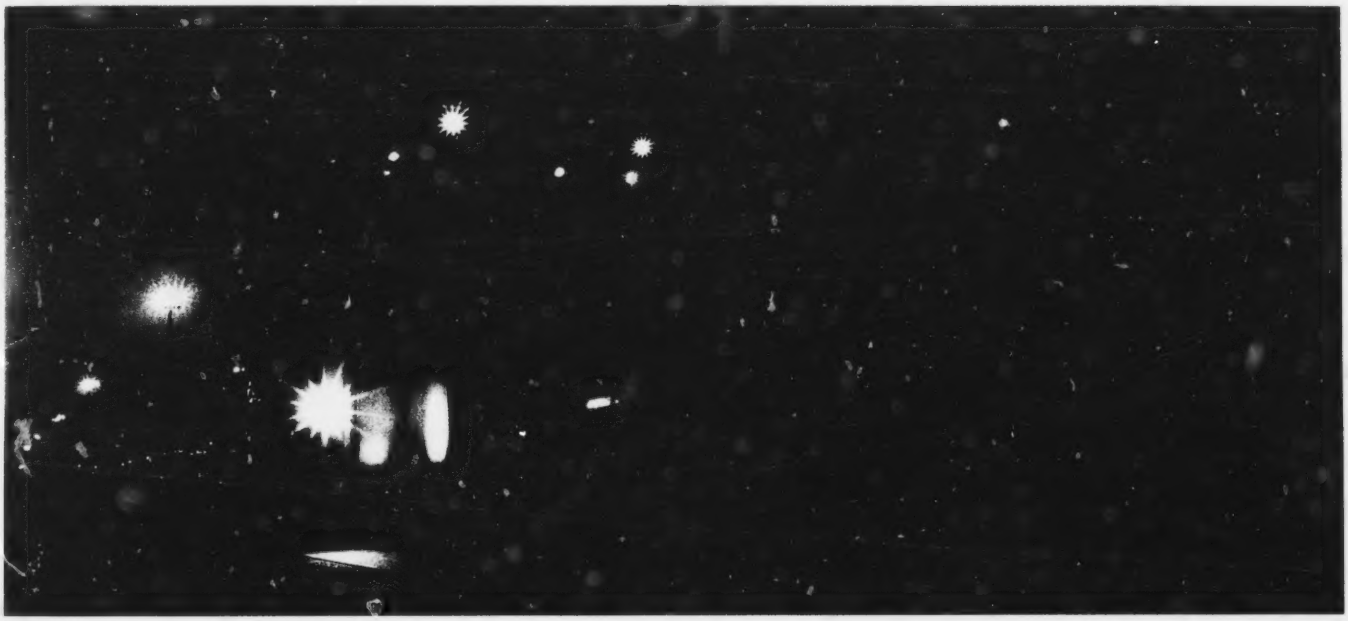


CN Rail
Produits



Des employés compétents et du matériel moderne sont indispensables à la bonne marche d'un chemin de fer. Ci-contre : une machine d'entretien de la voie à haut rendement; inspection du nouveau ballast.

1982 a eu malgré tout des côtés positifs. CN Rail a lancé, avec succès, son nouveau service ferroutier de nuit entre Montréal et Toronto. Au centre : grue à portique au terminal de Brampton (Ont.). Du côté négatif, la baisse du trafic a paralysé le personnel et le matériel, et certaines locomotives durent être remisées (photo du bas).



Grand Trunk Corporation

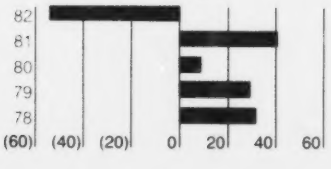
Malgre des resultats decevants en 1982, la Grand Trunk Corporation (GTC) s'attend, pour 1983, à une augmentation du trafic et des recettes, ainsi qu'à un redressement marqué de la situation financière. Les réductions de coûts et les améliorations de productivité réalisées en 1982, auxquelles se grefferont de nouvelles réductions en 1983, devraient permettre à la société de profiter de la reprise économique générale qui, selon les prévisions de la direction, devrait se faire sentir aux États-Unis vers le milieu de 1983 et s'accentuer en 1984.

La GTC est formée du Grand Trunk Western Railroad (GTW), de la Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company (DTI), filiale en propriété exclusive du GTW, de la Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company (DWP) et du Central Vermont Railway, Inc. (CV). Au cours de 1982, la GTC a entrepris des démarches pour affermir sa position vis-à-vis de ses concurrents américains en contractant une entente visant à acquérir le Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad («Milwaukee Road»). L'Interstate Commerce Commission doit sanctionner la transaction qui devrait entrer en vigueur en janvier 1985.

Après avoir connu un bénéfice de $CAN 40.5 millions en 1981, la GTC a accusé une perte de $ 54.5 millions en 1982 occasionnée surtout par deux facteurs : (1) la récession actuelle qui se répercute lourdement sur l'économie du Centre-Ouest américain, notamment dans le secteur de l'automobile, et (2) la provision pour la dévalorisation du Central Vermont dont il sera question plus loin.

Grand Trunk Corporation
Bénéfice (perte)

Millions de dollars canadiens



Conjuguée au fléchissement économique, la concurrence existant au sein de l'industrie du transport a eu un effet néfaste sur le volume du trafic. En effet, la libéralisation des prix, conséquence directe de la déréglementation, a incité tant les chemins de fer que les camionneurs à abaisser certains tarifs de façon à soustraire à leurs rivaux les secteurs lucratifs. Ces manœuvres se sont traduites le plus souvent par la passation de contrats à long terme entre transporteurs et expéditeurs, et pour la GTC, à la fois par des pertes et par des augmentations dans le volume du trafic, ces dernières étant toutefois accompagnées d'une baisse des recettes.

Pour contrer le ralentissement des affaires survenu en 1982, la GTC a réduit de 10.3 % son personnel, effectué des coupures importantes dans ses programmes d'immobilisations et aboli certaines dessertes ferroviaires, sans pour cela porter atteinte à l'efficacité des installations ou des services fournis aux clients. Elle a également réagi à la crise en accroissant sa productivité : de nouvelles liaisons ont été instaurées et d'autres, améliorées.

L'autorisation accordée par l'Insterstate Commerce Commission pour l'achat des chemins de fer Boston & Maine, Maine Central et Delaware & Hudson par la société Guilford Transportation Industries a profondément modifié les rapports de concurrence ferroviaire en Nouvelle-Angleterre, et ces transferts de propriété, associés aux effets de la libéralisation des prix, ont considérablement compromis les perspectives de rentabilisation du Central Vermont.

Craignant que la situation ne s'améliore pas, le Canadien National a donné instruction à la GTC de trouver acquéreur pour le chemin de fer. Comme il est probable que la vente se réalise en 1983, la GTC a constitué une provision appropriée, et la perte au titre de 1982 tient compte de la comptabilisation de l'actif en vue de refléter la dévalorisation des investissements.

Compte tenu des perspectives de redressement, que renforceront un accroissement des dépenses à la consommation, un ralentissement de l'inflation et une stabilisation des taux d'intérêts, et des effets qu'il aura sur l'industrie ferroviaire aux États-Unis, la GTC s'attend à de modestes augmentations de trafic pour 1983. Les événements néfastes de 1982 ne se répéteront pas, et l'on projette pour 1983 un bénéfice et une marge brute d'autofinancement positive. Ce renversement de situation à la GTC résultera du redressement économique, des réductions de coûts, des améliorations à la productivité entreprises en 1982 et des autres économies qui seront réalisées en 1983 sur les frais de main-d'œuvre, les dépenses en immobilisations et les programmes d'entretien.

Une équipe consciencieuse de la GTC (ci-contre) veille à ce que la livraison des marchandises aux destinataires se fasse sans encombre.

En vertu de l'accord intervenu en 1982 avec la Grand Trunk Corporation et le Milwaukee Road, les trains de marchandises «directs» ont commencé à relier l'Ouest canadien au Centre-Ouest américain via Duluth (Minnesota). La force de traction est fournie par les trois réseaux associés, comme on le voit ci-dessous : le Duluth, Winnipeg and Pacific, le Milwaukee Road et CN Rail.

Entreprises CN

En 1982, les Entreprises CN ont accompli un grand pas vers leur objectif : devenir un groupe économiquement autonome et apporter une contribution substantielle aux recettes et au bilan d'ensemble. Elles y sont parvenues en dépit d'une année difficile pendant laquelle toutes les divisions ont souffert, à divers degrés, de la faiblesse de l'économie. Les Entreprises CN ont donc enregistré un profit de $ 63,9 millions, comparativement à $ 56,5 millions en 1981. Ce progrès très net reflète l'amélioration des résultats de CN Marine Inc. et de CN Exploration et tient compte de la détérioration du bénéfice accusée par les divisions Camionnage CN et Hôtels et Tour CN, qui ont été particulièrement touchées par la récession.

Au cours de l'année, les Communications CN ont inauguré les Systèmes de terminaux de télécommunications, filiale en copropriété avec le Canadien Pacifique, qui doit permettre aux deux compagnies associées d'étendre leur part du marché des systèmes téléphoniques et télématiques.

La division Camionnage CN, après avoir créé Route Canada, nouveau service de transport transcontinental, procède au regroupement de toutes ses entreprises routières en une seule exploitation à l'échelle nationale. Le CN a décidé par ailleurs de restructurer ses activités de messageries et de camionnage. La division Hôtels et Tour CN s'est rapprochée de son but qui est d'établir une chaîne d'hôtels de grande classe sur tout le territoire canadien, en ouvrant son nouvel hôtel Newfoundland et en confirmant les dispositions régissant l'intégration du Reine Elizabeth et de l'hôtel Vancouver à la chaîne du CN, le 1er janvier 1984.

CN Marine, qui a rationalisé certains de ses services en 1982, a enregistré une hausse de ses résultats, ayant su, entre autres moyens, adapter ses dessertes à la diminution de la demande. Un nouveau brise-glace desservira l'Île-du-Prince-Édouard, et on a modifié les liaisons dans la baie de Fundy en substituant aux deux navires existants un bâtiment plus gros et en inaugurant en 1983 une navette maritime, exploitée l'année durant, entre Yarmouth et Bar Harbor.

Les Immeubles ont intensifié leurs activités comme en témoignent le palais des congrès actuellement en construction à Toronto et les travaux, bien avancés, de l'hôtel Macdonald. Pour CN Exploration, cette première année d'exploitation s'est révélée excellente.

Pour 1983, les Entreprises CN prévoient une amélioration supplémentaire des résultats financiers, la poursuite de la décentralisation des services au profit des divisions et une rationalisation de leur structure.

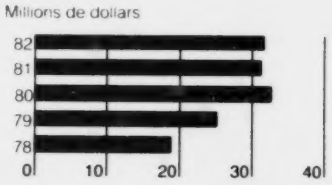
Communications CN

Les résultats financiers de toutes les sections des Communications CN se sont ressentis de la récession économique qui a caractérisé l'exercice, ainsi que du programme fédéral de limitation des majorations de tarifs à 6 % et à 5 %. Néanmoins, les Communications CN ont vu s'accroître leur volume d'affaires et ont enregistré un bénéfice de $ 32,1 millions ($ 31,9 millions en 1981). Suivent des détails sur chacune des sections en cause.

Télécommunications CNCP

L'apport de cette section au bénéfice d'ensemble a été de $ 12 millions, soit une baisse de 7,7 % par rapport à 1981. Cette chute est principalement imputable à une économie chancelante, bien que la concurrence serrée qui s'exerce à l'échelle du Canada n'y soit pas totalement étrangère. Toutefois, on note généralement une augmentation de la demande en services très perfectionnés et c'est pourquoi la section a accru la capacité de certains tronçons de ses réseaux hertziens et en a renouvelé certains autres. Elle a de plus inauguré un nouveau service téléphonique appelé «Econovoice» et fait la démonstration du Service de télex international. On s'attend, pour 1983 et les années subséquentes, à une amélioration de son bénéfice net et à une participation accrue au bénéfice d'ensemble.

Communications CN
Bénéfice



Norouestel

Norouestel assure des services téléphoniques et un vaste éventail de services de télécommunications modernes sur un territoire de quelque 2,35 millions de kilomètres carrés qui s'étend sur la Colombie-Britannique, le Yukon et la partie occidentale des Territoires du Nord-Ouest.

En dépit d'une année difficile marquée par une chute prononcée des produits au cours du deuxième semestre, la société a réussi à maintenir à 12,2 % le taux de croissance des produits et a augmenter le bénéfice de 12 %. On ne s'attend pas à ce que la situation économique s'améliore en 1983, aussi Norouestel se trouvera-t-elle obligée de réduire radicalement ses dépenses tout en maintenant des services de haute qualité. La société compte relever ce défi.

Télécommunications Terra Nova

Cette entreprise, dont le siège est à Gander, offre une gamme complète de services de télécommunications à Terre-Neuve et au Labrador, y compris des services téléphoniques à quelque 400 communautés essentiellement rurales de l'île. En dépit de la récession, la société a réussi à hausser son bénéfice à $ 4,2 millions ($ 3 millions en 1981). Les charges ont augmenté de 10,5 %, pour une augmentation des produits de 12,5 %. La société a poursuivi son programme de modernisation et d'expansion, notamment en installant cinq nouveaux centraux numériques et en augmentant la capacité de 18 autres centraux.

Dans le monde des communications électroniques qui font appel à des techniques de pointe, on imagine que la machine fait tout. Mais derrière la machine se cachent techniciens, ingénieurs, concepteurs, opérateurs, directeurs, qui constituent les ressources vitales des Communications CN. Ici, un technicien vérifie les éléments d'un central de commutation ultramoderne.

Systèmes de terminaux de télécommunications

Cette société en nom collectif est née pendant le premier trimestre et son objectif est de vendre des terminaux téléphoniques aux entreprises désireuses de se relier aux réseaux publics. La société s'est rapidement développée puisqu'elle est partie de trois employés travaillant dans un bureau de Toronto pour aboutir à un effectif de 87 personnes réparties dans cinq villes : Vancouver, Calgary, Toronto, Ottawa et Montréal. En un peu plus de neuf mois, les STT se sont hissés au troisième rang des entreprises canadiennes œuvrant dans ce secteur. Elles ont atteint leur objectif de départ et comptent devenir rentables en 1983.

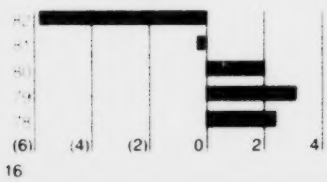
Camionnage CN

La division n'a pas realise en 1982 les objectifs qu'elle s'etait traces, en raison surtout de la baisse des volumes de trafic enregistrés, d'une surcapacite tres nette observee dans les transports routiers en general et de son impossibilte de rentrer dans ses frais grâce à des mesures tarifaires. A cela s'ajoute une grève de deux mois qui a touche la moitié du personnel d'exploitation. Toutes ces conditions se sont soldées par une perte de $ 5 8 millions. Le taux d'emploi a baisse de 23 4 %, et les dépenses en immobilisations, de 85 %.

L'annee qui vient s'annonce difficile, mais des perspectives d'amelioration se dessinent. Des mesures de reduction des frais et des systèmes de contrôle modernes ont allege l'administration de la division, la rendant plus apte à s'adapter aux besoins du marche, tandis que la creation de Route Canada devrait amener une augmentation des envois sur longues distances. Pour permettre à Route Canada de se developper et de s'adapter plus facilement au marche, on a fusionne les filiales en une entreprise unique detentrice de tout l'actif et de tous les permis de la division. L'operation est officiellement datee du 1er janvier 1983. Le Camionnage CN continuera d'assurer ses services specialises : conteneurs, camions complets et marchandises en vrac.

Camionnage CN
Bénéfice (perte)

Millions de dollars



Hôtels et Tour CN

Cette division a ete durement touchee par le flechissement de l'économie qui est à l'origine d'une baisse des activites, particulièrement en ce qui concerne congrès et voyages d'agrément d'ou une réduction des produits. La recession, dont les effets devraient se poursuivre en 1983, continuera de frapper l'industrie touristique et hôtelière, et les resultats de l'an prochain ne devraient pas être superieurs a ceux de 1982.

Par contre, on a accompli plusieurs pas vers la création d'une chaîne rentable d'hôtels de premiere classe répartis dans les grandes villes du pays.

- Achèvement et ouverture du nouvel hôtel Newfoundland de 312 chambres, entreprise en coparticipation avec Baine, Johnston & Co. Ltd., de St. John's, et la Mutuelle du Canada, compagnie d'assurance-vie.

- Projet de construction d'un hôtel de premiere classe de 600 chambres, venant s'ajouter au palais des congrès de Toronto, dont l'ouverture est prévue pour 1985.

- Projet de renovation de l'hôtel Macdonald à Edmonton. La partie historique de l'hôtel sera conservee, et le Macdonald sera amenage en un établissement de premiere classe comprenant 400 chambres, dont la gérance sera confiee à la division.

- Démarches visant à mettre un terme aux accords permettant à Hilton Canada d'exploiter le Reine Elizabeth à Montreal ainsi que l'hôtel Vancouver, et à pleinement integrer ces deux établissements à la chaîne des le 1er janvier 1984.

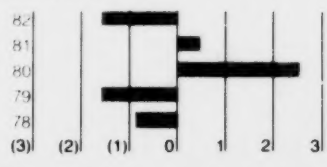
- Création d'une image de marque pour les Hôtels CN, soulignant le caractere individuel de chaque établissement. A ce projet se rattache le renouvellement du materiel de vente et de publicite, des fournitures à l'usage de la clientele et des uniformes du personnel.

- Parmi les projets interessant 1983, citons : la poursuite des travaux de restauration et de renovation du Château Laurier, du Reine Elizabeth et de l'hôtel Vancouver; la progression des travaux de conception de l'hôtel Toronto; la conclusion d'accords visant à établir un système de reservation international completant l'actuel Service de réservation immediate.

- La présentation sans cesse renouvelee d'excellentes expositions et d'attractions de type recreatif ou educatif, complétée par des services de restauration de grande qualite, permettra à la Tour CN de tirer profit du flot de touristes que générera le palais des congrès de Toronto et de conserver ainsi son titre d'attraction touristique numéro un de la ville.

Hôtels et Tour CN
Bénéfice (perte)

Millions de dollars



Projeter une image de marque nécessite un travail considérable. Cette série d'articles portant les symboles individualisés des Hôtels CN a été réunie pour le bénéfice du photographe.

CN Marine Inc.

En 1982, la planification et l'exploitation à CN Marine ont été axées sur deux vastes objectifs : il fallait d'abord améliorer l'efficacité et la productivité des ressources existantes et s'assurer ensuite que ses futures ressources allaient pouvoir répondre aux besoins du public. La division a donc dû adapter ses services à la demande et prendre certaines mesures destinées à atténuer les effets de la récession sur ses activités commerciales.

Sur toutes les dessertes, on a enregistré une baisse du trafic aussi bien des passagers que des automobiles, se chiffrant respectivement à 7 et 5 % par rapport à 1981. Par contre, le volume de véhicules commerciaux transportés entre North Sydney et Port-aux-Basques — compte tenu du trafic intérieur de conteneurs — s'est accru de 11 %. Toutefois le trafic de caractère commercial a baissé partout ailleurs d'un taux de 7 %.

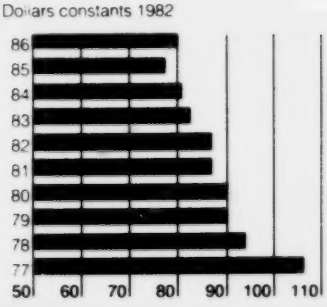
L'exploitation conjointe des services reliant la Nouvelle-Écosse et la Nouvelle-Angleterre se fera dès 1983, à l'aide d'un traversier qui empruntera l'itinéraire le plus court et remplacera les deux bâtiments en service en 1982. Pour répondre aux exigences en matière de capacité, la division a décidé d'acheter et de modifier un navire qu'on affrétait durant l'été pour desservir le golfe Saint-Laurent et de le mettre en service toute l'année dans la baie de Fundy. En ce qui concerne le service estival dans le golfe Saint-Laurent, on y affectera les bâtiments disponibles en attendant que soit terminée la construction d'un gros traversier qui reliera la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Le nouvel «Abegweit», brise-glace moderne de grande capacité, assure maintenant toute l'année la desserte de l'Île-du-Prince-Édouard.

La flotte côtière de Terre-Neuve et du Labrador devient vétuste, et l'on a entrepris en 1982 une étude sur les besoins en services et en nouveaux bâtiments. Comme première étape du renouvellement de la flotte, on a adjugé le contrat pour la construction d'un navire rapide qui desservira la côte méridionale de Terre-Neuve.

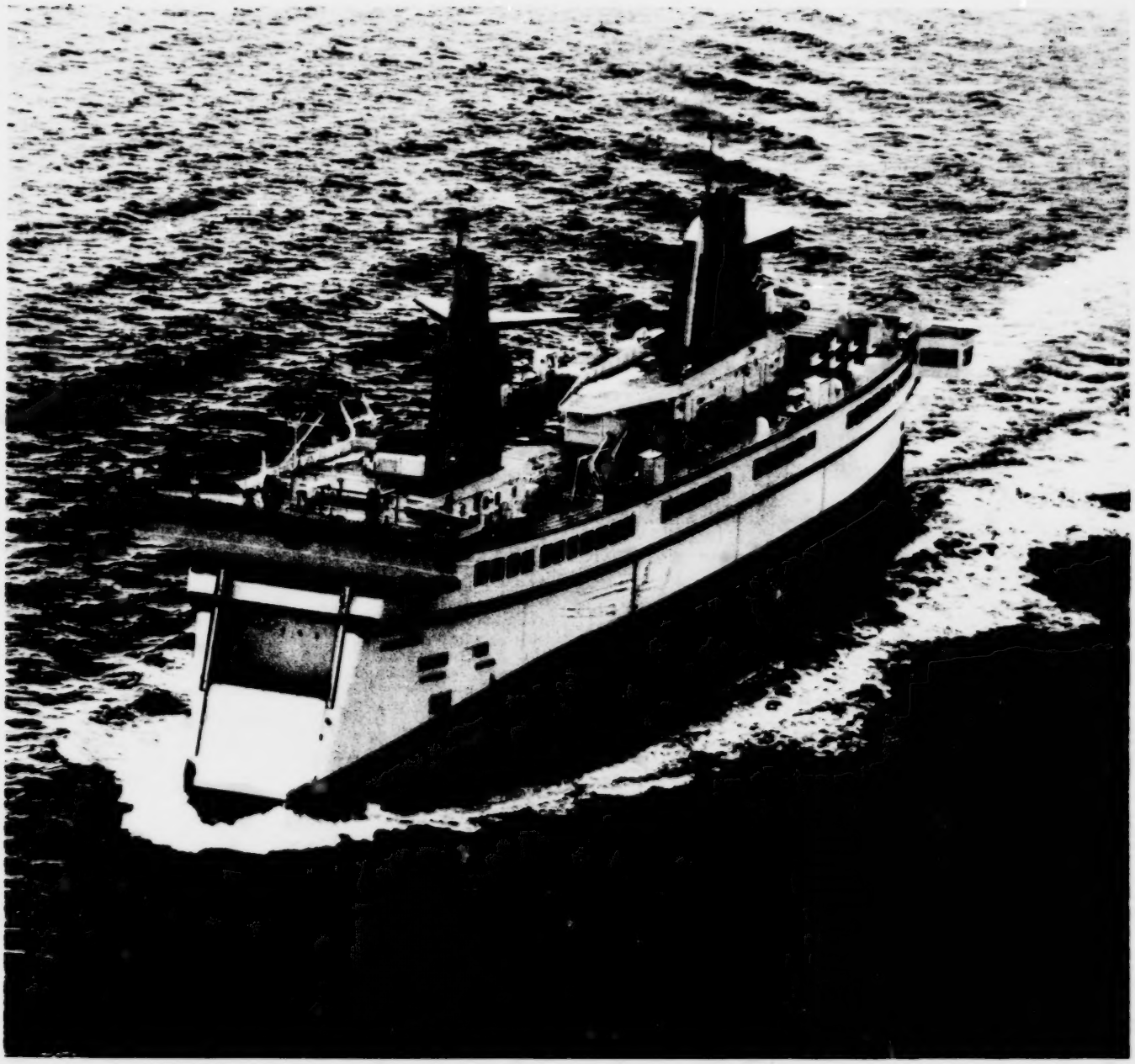
On a entrepris un certain nombre de programmes importants visant à réduire la consommation de mazout, parmi lesquels la conversion de certains bâtiments pour leur permettre d'utiliser des pétroles plus lourds et moins coûteux, et l'on projette de créer à Port-aux-Basques (Terre-Neuve) des installations de mélange des mazouts.

La contribution de CN Marine au bénéfice d'ensemble a sensiblement augmenté en 1982 puisque son bénéfice est passé à $ 16,5 millions, comparativement à $ 9,3 millions en 1981.

CN Marine Inc.
Coût unitaire



La flotte de CN Marine s'est enrichie en 1982 de l'«Abegweit», qui assure la navette entre Borden (Î.-P.-É.) et Cap-Tourmentin (N.-B.). D'une capacité de 250 véhicules, c'est le plus grand bâtiment affecté à ce service.



CN Exploration

CN Exploration a connu une première année d'existence des plus prometteuses tant sur le plan financier que sur celui de l'exploitation. En 1982, elle a concentré ses efforts sur les terrains du CN jouxtant des exploitations pétrolières et gazières de l'Ouest canadien. Jusqu'à maintenant, des 57 puits forés par la division, seuls trois ont dû être abandonnés. À la fin de l'exercice, le CN comptait 95 puits en activité, soit les 54 puits susmentionnés et 41 autres, qui lui appartiennent, mais qui font l'objet d'une exploitation conjointe.

La construction d'une unité de traitement à Cactus Lake (Saskatchewan) a commencé à l'automne de 1982. Sa mise en service est prévue pour le début de 1983 et on s'attend à un important accroissement de la productivité pour ce projet. Le bénéfice de la division s'est élevé à $111 millions en 1982, et tout semble indiquer que ces résultats s'amélioreront au cours des prochaines années. Cependant, compte tenu des surplus actuels de pétrole brut et de la diminution probable des prix, CN Exploration entend mener ses activités d'investissement, d'exploration et de mise en valeur avec circonspection.

Pour répondre à ses besoins en matière de gestion, d'ingénierie et de production, la Compagnie a établi des bureaux à Kindersley (Saskatchewan) et à Calgary (Alberta).

L'année qui vient verra s'intensifier les activités de prospection et de forage dans l'Ouest, tout particulièrement en Saskatchewan.

Immeubles

En 1982, les Immeubles ont amélioré leur situation en dépit d'un climat économique défavorable. Après deux ans d'exploitation, la nouvelle division a porté sa participation au bénéfice de la Compagnie à $ 11,3 millions, soit une amélioration de $ 0,8 million sur 1981.

La construction du palais des congrès de Toronto est commencée, et la division est chargée de son aménagement.

L'immeuble des Communications CN, sis au 151, Front Street West, à Toronto, et voisin du futur palais des congrès, est en cours de restauration. On étudie actuellement un projet d'aménagement du rez-de-chaussée en espace commercial.

La planification du réaménagement de l'hôtel Macdonald à Edmonton s'est poursuivie. On prévoit l'érection de deux tours à bureaux offrant une surface locative de près de 102 200 mètres carrés.

On a également commandé une étude de planification et négocié le zonage pour l'aménagement d'un espace domiciliaire et commercial sur un terrain de 47 hectares (116 acres) à Montréal-Est.

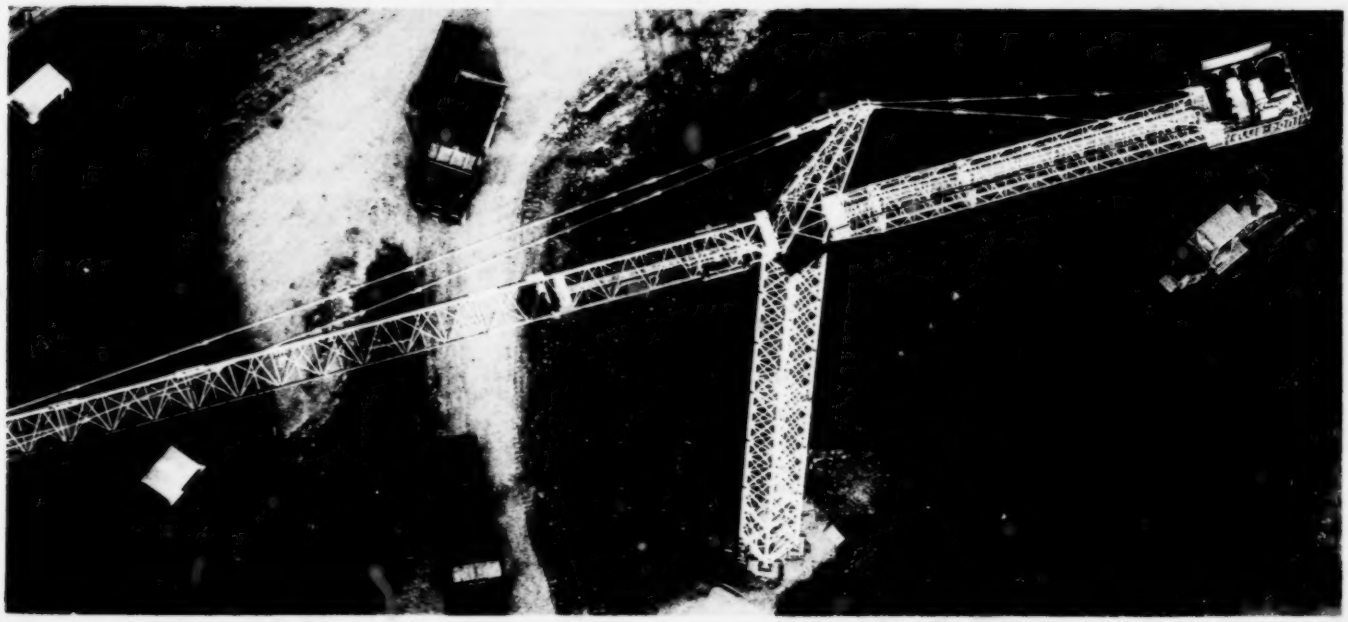
D'importants lots à Toronto, à Winnipeg et à Edmonton se trouvent actuellement à divers stades de planification et d'aménagement. On envisage également la mise en valeur d'un certain nombre de terrains dans l'est du Canada et même d'utiliser les droits aériens de l'emprise dans le secteur de Halifax.

Les Immeubles continuent d'offrir aux autres divisions de la Compagnie des services efficaces, notamment pour l'administration fiscale, l'acquisition de biens fonciers et la gestion des titres de propriété et de quelque 10 000 baux et 20 000 permis.

En 1982, des forages fructueux ont affermi la situation du CN dans le secteur pétrolier. Les photos illustrent le forage (centre de la page), le pompage (en haut, à gauche) et l'entretien (en haut, au centre).

Le division des Immeubles du CN a joué un rôle important de promoteur dans la construction du palais des congrès de Toronto, complexe qui comprendra un hôtel CN et un immeuble à bureaux. On en voit ci-contre la maquette.

La photographie du bas représente le chantier de construction vu du haut de la Tour CN.



Parmi les nombreuses activités de la CANAC figure la formation du personnel. Ici, un groupe d'employés des chemins de fer nationaux zaïrois suit un cours à Charny (Québec).

CNM Inc.

Les sociétés maritimes que regroupe CNM Inc. ont été considérablement frappées par la crise économique ainsi que par les retards apportés aux activités d'exploration pétrolière au large de la côte est.

Pour le chantier naval de Terre-Neuve, comme pour la plupart des chantiers de carénage canadiens, l'année 1982 a été dure. Une concurrence impitoyable s'est livrée sur un marché très réduit, et les marges de profit ont été très restreintes. Les travaux accordés au chantier ont atteint un volume comparable à celui des années précédentes, mais les taux de travail et d'emploi ont été marqués par de larges fluctuations tout au cours de l'année. Les travaux relatifs au projet Syncrolift (dispositif élévateur et trois cales de radoub) ont débuté en janvier 1982 et avaient bien progressé à la fin de l'année. Ils devraient être achevés pour l'automne 1983. Ces nouvelles installations amélioreront sensiblement l'efficacité et la capacité du chantier.

CANAC

La division de consultation du CN a étendu le champ de ses activités internationales en 1982 et affiche un profit pour la onzième année de suite, malgré une concurrence internationale sans cesse croissante, le report de certains projets par suite de la dégradation de l'économie et la tentative de coup d'État dans l'un des pays clients, le Ghâna.

La CANAC a percé dans un nouveau territoire durant l'année et passé un accord avec la Civil Engineering Construction Corporation, société d'État de la République populaire de Chine, pour la réalisation conjointe de projets dans le monde entier. Elle a également entrepris la sollicitation de contrats en Yougoslavie.

La division a intensifié ses activités commerciales et institué ou renouvelé sa représentation dans un certain nombre de pays, dont le Nigeria, le Zimbabwe, la Tanzanie, l'Arabie saoudite, le Brésil, l'Argentine, le Chili, le Pérou, la Colombie, l'Inde, l'Indonésie, la Chine, la Malaisie et l'Australie.

Faisant appel à la compétence des experts du CN, la CANAC s'est aventurée dans un nouveau secteur, la conteneurisation, en signant un contrat avec les chemins de fer nationaux de Thaïlande en septembre. Financé par la Banque mondiale, à Washington, ce projet de conception et de surveillance de la construction d'un nouveau terminal intérieur sera mené à bien conjointement avec une entreprise canadienne et une société d'ingénieurs thaïlandaise. La CANAC a affecté au projet une douzaine d'experts.

Le succès qui a couronné un important contrat de formation pour le compte des chemins de fer nationaux du Zaïre a jeté les bases d'une meilleure infiltration de ce nouveau marché.

La section Canalog, qui veille aux intérêts de la CANAC au pays, a maintenu de bonnes performances en 1982. Un accord général a été conclu avec VIA Rail Canada relativement à l'exécution de tous les travaux entrepris par la société d'État. Canalog a également intensifié ses activités dans le secteur prometteur de l'électrification des voies, en collaboration avec des maisons canadienne et suédoise de consultation.

La CANAC a étendu le champ géographique de ses activités et élargi la gamme des services offerts à d'autres pays, notamment dans la commercialisation de systèmes informatiques de gestion et des moyens de télécommunications. De plus, la CANAC est maintenant présente en Asie méridionale et du Sud-Est, en Afrique et en Amérique du Sud. Le programme de diversification, mis en œuvre en 1982, devrait commencer à porter fruit en 1983 et servira de fondement à l'accroissement des activités au cours des années à venir.

Activités à l'étranger

Conformément aux lignes de conduite du gouvernement canadien relatives aux activités des sociétés d'État en matière de commerce international, la Compagnie est tenue de divulguer dans son rapport annuel le nom de ses agents à l'étranger de même que le total de la rémunération qui leur a été versée.

Pour ce qui est de la consultation en 1982, la Compagnie était représentée au Mexique par Amexder, S.A. de C.V., en Colombie par Antonio Soriano Franco y Compania, S. En C., en Équateur par M. Mario A. Gomez de la Torre et au Panama par M. Enrique Williams. Aucune rémunération n'a été versée, ni ne devait l'être, à ces représentants.

Messageries CN

En 1982, CNX a concentré ses activités sur le camionnage, avec des véhicules sillonnant les routes canadiennes d'un océan à l'autre et une publicité spécialement tournée vers les expéditeurs de pondéreux. Dans bien des cas, on a fait appel à des mini-remorques (ci-dessous) à cause de leur grand rendement et de leur souplesse d'utilisation.

En termes d'amélioration de la situation, les Messageries CN (CNX) ont renouvelé leur réussite de 1981. En effet, la division a mis à exécution, avec les résultats escomptés, un plan de concentration du marché visant l'accroissement de la rentabilité du trafic traité. L'établissement de terminaux à titre d'entités commerciales pleinement intégrées, chargées de la réalisation d'objectifs tracés en fonction des besoins des clients et se rattachant aux possibilités des terminaux mêmes (clients et exploitation) a été un facteur déterminant.

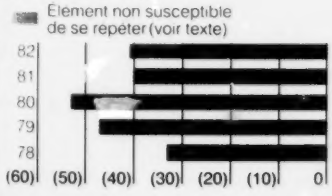
L'orientation de la division vers le camionnage des envois de détail a fait d'importants progrès. Cette orientation s'intensifiera en 1983,et on tentera plus particulièrement de se rapprocher du pois moyen des envois traités dans l'Ouest, soit 225 kilogrammes (500 lb) ou plus.

CNX a amélioré son efficacité et réduit ses pertes à $ 29.8 millions en 1982, soit $ 10.1 millions de moins qu'en 1981 (à l'exclusion de la provision de $10.8 millions pour la restructuration des messageries et du camionnage).

On prévoit des économies annuelles supérieures à $ 2 millions par suite du déménagement, en décembre, des opérations de Toronto à un nouveau terminal. Cependant, le retrait d'Air Canada, en janvier 1983, de l'exploitation conjointe des messageries réduira le bénéfice de quelque $ 3.5 millions.

Messageries CN (Perte)

Millions de dollars



Le personnel et l'entreprise

Les gens qui forment le Canadien National ont constitué, en 1982 comme par le passé, le facteur déterminant des progrès et des réalisations de la Compagnie, laquelle, d'ailleurs, en a tenu compte dans sa planification et ses programmes. En 1983 et au cours des années qui suivront, elle entend souligner encore plus l'importance de ses ressources humaines par l'établissement de lignes de conduite et de mesures visant à reconnaître, à encourager et à récompenser la compétence et le dévouement du personnel, à tous les échelons.

Restructuration

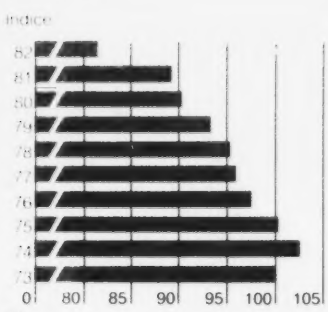
C'est donc dans cet esprit qu'ont eu lieu la réorganisation et la décentralisation de la structure administrative du CN, achevées pour l'essentiel en 1982. Par suite de ces changements, certains services relevant directement des Affaires générales sont passés à CN Rail. Un certain nombre de fonctions générales ont elles-mêmes fait l'objet d'une décentralisation qui a donné lieu à la création d'unités administratives distinctes.

Relèvent désormais de CN Rail les unités suivantes : Services de gestion, Achats et Gestion des stocks, Service médical et Police. Les Affaires juridiques et Réclamations générales, les Ressources humaines et les Relations syndicales ont été décentralisées.

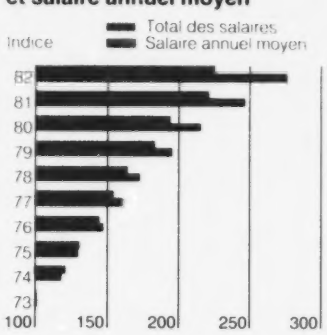
Le poste de vice-président, Administration, est également passé à CN Rail, et les services susmentionnés, de même que l'une des fonctions décentralisées (Affaires juridiques et Réclamations générales) en relèvent. On a en outre créé à CN Rail le poste de vice-président, Personnel, pour les questions de personnel et de relations syndicales; le titulaire relève du président-chef de la direction de CN Rail, et l'ancien poste de vice-président, Relations syndicales, aux Affaires générales a été aboli. Les Affaires juridiques générales et les Ressources humaines sont restées rattachées aux Affaires générales.

Dans le cadre de la restructuration, on a mandaté une équipe de CN Rail pour étudier l'organisation et les méthodes administratives en place et formuler des recommandations. Les résultats en seront communiqués au début de 1983 et serviront de base à l'adoption de nouvelles structures et de nouveaux principes administratifs pour la Compagnie dans son ensemble au cours des trois à cinq prochaines années.

Nombre moyen d'employés



Charge salariale du réseau et salaire annuel moyen



Programme de suggestions CN

Depuis bon nombre d'années, la Compagnie met en pratique un programme de suggestions visant à encourager le personnel à participer à l'amélioration de la productivité et des conditions de travail. En 1982, celui-ci a une fois de plus répondu favorablement à cet appel.

Au cours de l'année, 549 suggestions ont été traitées, et des récompenses totalisant $ 145 260 ont été attribuées, dont 17 de plus de $ 2 000 chacune. Une suggestion a valu à son auteur une récompense de $ 12 500 et deux autres, une gratification de $ 10 000. L'économie nette que les suggestions adoptées en 1982 permettront au CN de réaliser la première année dépassera $ 1 million (environ $ 300 000 de plus qu'en 1981).

Prestations de retraite

Les employés du CN qui sont partis à la retraite avant 1974 ont eu droit à une indexation de leurs prestations en 1982. C'est la douzième année de suite que le CN adopte cette mesure pour contrer les effets de l'inflation. Depuis 1971, ces majorations se sont chiffrées à environ $ 262.6 millions.

En 1982, les employés à qui on avait donné la possibilité de transférer 120 mois de service du Régime de 1935 au Régime de 1959, plus avantageux, ont eu l'occasion d'y faire passer le reste de leurs années de service.

Au 31 décembre 1982, le CN comptait 46 637 retraités et bénéficiaires. Au cours de la dernière décennie, le nombre de retraités a eu tendance à augmenter, alors que celui des employés a constamment diminué, ce qui a eu pour effet de modifier considérablement le rapport retraités-employés. En 1972, ce dernier était de 2.19 employés pour chaque pensionné, tandis qu'en 1982, il est passé à 1.56.

Relations syndicales

Les négociations syndicales nationales ont connu leur aboutissement durant l'année dans le cas des cinq principaux groupements négociateurs et d'autres syndicats, lesquels représentaient au total environ 53 000 employés. Les conventions sont en vigueur pour deux ans et les augmentations consenties sont de 12 %, à compter du 1er janvier 1982, et de 9 %, à compter du 1er janvier 1983. On a également inclus dans les contrats une indemnité de vie chère. Les négociations ont donné lieu à des améliorations sur le plan des vacances, de l'assurance-vie, de l'assurance-maladie et des primes de poste de même que l'instauration d'un régime d'assurance-maladie complémentaire en 1983.

L'adoption, le 29 juin 1982, de la Loi sur les restrictions salariales du secteur public (visant tout le personnel du CN au Canada) a ramené les augmentations de salaire de 1983 à 6 % et entraîné la prorogation des contrats pour une troisième année avec une augmentation de 5 % du salaire de base. La loi a également aboli les dispositions relatives aux indemnités de vie chère pour 1983. Toutes les autres clauses restent inchangées.

Le 30 juin 1982, le Conseil canadien des relations du travail a rendu sa décision relativement à la demande d'accréditation de certains postes désignés (cadres intermédiaires et non-syndiqués) présentée en 1976 par la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers. Le Conseil s'est rendu à la demande du syndicat pour un certain nombre de postes régionaux d'employés de bureau.

Qu'il s'agisse d'informatique ou de technologie, ce sont les employés qui font marcher la Compagnie. En haut, travailleurs de CN Exploration, de l'Entretien de la voie et de l'Ingénierie.

Photo du bas : à Edmonton, une régulatrice de trains à son terminal de commande centralisée de la circulation tout à fait d'avant-garde, mis au point par CN Rail.

Revue financière de l'exercice

Résultats d'exploitation

En 1982, le Réseau a subi une perte nette de $ 223 millions, comparativement à un bénéfice net de $ 193.2 millions en 1981 et de $ 188.2 millions en 1980. Les principaux facteurs qui ont contribué à ce déficit sont le ralentissement de l'économie nord-américaine qui s'est répercuté de façon spectaculaire sur le volume du trafic ferroviaire, l'augmentation des expéditions de céréales d'exportation à des tarifs réglementés très inférieurs aux coûts réels, et la hausse des frais d'intérêt. La perte de l'exercice comprend $ 97.4 millions à titre de provisions pour la dévalorisation des participations dans Eurocanadian Shipholdings Limited et dans Central Vermont Railway Inc. ainsi que $ 10.8 millions de frais anticipés sur la restructuration des services de camionnage et de messageries. Par ailleurs, sont comptabilisées dans ces résultats certaines subventions fédérales applicables à des dessertes ferroviaires non rentables assurées par le passé, ainsi que des recettes correspondant à des services assurés antérieurement en vertu d'un contrat passé avec VIA Rail Canada Inc. De tels montants ont atteint $ 100 millions en 1982, comparativement à $ 58.7 millions en 1981 et à $ 20.5 millions en 1980.

La baisse du revenu de 1981 par rapport à 1980, abstraction faite des versements applicables aux années précédentes, est imputable en partie à l'obligation pour les chemins de fer de transporter les céréales à des tarifs imposés alors que le coût d'acheminement n'a cessé d'augmenter; cette baisse est également due à une chute des activités commerciales, tout particulièrement pendant le second semestre, résultant de la récession sévissant au Canada.

A partir des données préliminaires, on projette une perte d'exploitation pour le premier trimestre 1983 légèrement inférieure à celle de $ 67 millions subie au cours de la même période de 1982.

En raison des résultats déficitaires, la Compagnie n'a pu verser de dividende en 1982. Mais en 1981 et en 1980, conformément aux exigences de la loi, elle avait versé au gouvernement fédéral 20 % de son bénéfice net, soit respectivement $ 38.6 millions et $ 38.5 millions.

Les résultats des divisions sont traités ci-dessous séparément, ainsi que le montant des frais d'intérêt imputés à chacune d'elles qui a atteint $ 240.4 millions en 1982, soit un accroissement de $ 69.6 millions sur 1981 et de $ 129.5 millions sur 1980. Ces montants reflètent l'augmentation des emprunts, la hausse des taux d'intérêt et la diminution des revenus de placement.

CN Rail

Les pertes subies par CN Rail en 1982 se montent à $ 34.9 millions, comparativement à un bénéfice de $ 215 millions en 1981 et de $ 235.2 millions en 1980. Les causes principales de cet effondrement sont la persistance d'un climat économique difficile qui a provoqué la diminution du volume des transports, et l'augmentation des frais d'intérêt. En 1981, la récession économique s'était manifestée au cours du second semestre et avait produit les mêmes effets adverses.

Les produits d'exploitation du chemin de fer se sont montés à $ 2 961.5 millions en 1982, soit une baisse de $ 113.1 millions par rapport à 1981, mais une hausse de $ 297.1 millions par rapport à 1980. Ce sont les recettes provenant du trafic marchandises qui sont à l'origine des changements survenus ces deux dernières années. En 1982, elles ont chuté de $ 197.5 millions principalement à cause de la baisse des volumes de trafic enregistrés en raison de la récession dans toutes les catégories de marchandises sauf les céréales. Cette baisse des recettes a été partiellement contrebalancée par des hausses tarifaires et une augmentation des versements effectués par le gouvernement fédéral pour les services subventionnés assurés en 1982 ainsi que pendant les années précédentes. L'augmentation des recettes marchandises — de $ 271.6 millions — enregistrée en 1981, était surtout due à des relèvements de tarifs. Les volumes de trafic avaient baissé dans presque toutes les catégories de produits à cause de la récession et des grèves qui avaient éclaté dans plusieurs secteurs. En outre, les recettes de 1981 s'étaient trouvées gonflées grâce à une augmentation des remboursements effectués par VIA Rail Canada Inc. pour des services assurés cette année-là et les années antérieures, ainsi qu'à une hausse des subventions fédérales applicables à des services également échelonnés sur plusieurs années.

En 1982, les charges se sont élevées à $ 2 996.4 millions, soit une hausse de $ 136.8 millions par rapport à 1981 et de $ 567.3 millions par rapport à 1980. Cette hausse est surtout attribuable à la majoration des prix engendrée par l'inflation dans les domaines de la main-d'œuvre, des carburants et autres fournitures et des frais d'intérêt. Néanmoins, les effets de ces hausses ont été atténués par des mesures de contrôle des dépenses et par une réduction de la charge de travail. En 1981, c'étaient également des facteurs inflationnistes qui avaient provoqué un accroissement des dépenses.

TerraTransport

En 1982, les pertes enregistrées par TerraTransport ont atteint $ 32.4 millions, soit $ 3.6 millions de plus qu'en 1981 et $ 5.5 millions de plus qu'en 1980. La cause principale de ces résultats est l'inflation.

Grand Trunk Corporation

En 1982, la Grand Trunk Corporation a enregistré une perte de $ 54.5 millions, contre un bénéfice de $ 40.5 millions en 1981 et de $ 9.2 millions en 1980. Ces résultats sont principalement attribuables à une réduction de $ 35.9 millions de la valeur estimative de réalisation de Central Vermont Railway Inc., en prévision d'une cession souhaitée, et à la diminution des bénéfices consécutive à la baisse de trafic et aux effets de l'inflation sur les salaires et les avantages sociaux. Les hausses de tarif et les compressions de personnel ont toutefois atténué les effets de ces deux facteurs en 1982. L'amélioration du profit en 1981 provenait surtout de la hausse des recettes et de la compression des dépenses.

Les recettes se sont chiffrées à $ 415.4 millions en 1982, à $ 468.6 millions en 1981 et à $ 338.3 millions en 1980. De leur réduction de $ 53.2 millions en 1982, une part de $ 28.9 millions est attribuable à la non-consolidation des données relatives au Central Vermont, le reste découlant de la baisse de trafic qui s'est manifestée dans pratiquement tous les secteurs sauf dans celui de l'automobile. L'augmentation des tarifs marchandises et le change favorable des dollars EU ont partiellement compensé les effets de l'ensemble des baisses. En 1981, l'accroissement des produits de $ 130.3 millions traduit l'effet sur toute l'année des recettes de la Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company acquise en juin 1980.

et des recettes supplementaires de la Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company, acquise en avril 1981. En outre, les recettes se sont améliorées de $ 61.3 millions en 1981 en raison surtout des hausses de tarif, et, dans une moindre proportion,de l'accroissement des transports d'automobiles et de pièces, des produits chimiques et des métaux.

Les charges se sont élevées à $ 469.9 millions en 1982, à $ 428.1 millions en 1981 et à $ 329.2 millions en 1980. Les charges de 1982 englobent la perte estimative qu'entraînerait la cession du Central Vermont et excluent les charges d'exploitation de ce réseau. L'effet net de ces éléments est à l'origine de l'augmentation des charges de $ 6.4 millions. Le reste des $ 35.4 millions est attribuable surtout aux hausses des salaires et charges sociales et enfin au taux de change. Ces augmentations ont été partiellement compensées par les économies consécutives aux mesures de compression prises par la direction et par la réduction des charges de travail. Dans les comparaisons entre 1981 et 1980, il est nécessaire d'exclure les charges de la DTI et de la DTSL. Il ressort alors une augmentation de $ 33.5 millions en 1981 comparativement à 1980, qui s'explique par les hausses de salaire et celles du prix des carburants. Ces augmentations de charge ont été atténuées par les compressions de personnel effectuées en dépit de l'accroissement du trafic.

Entreprises CN

Les Entreprises CN, qui regroupent les Communications CN, le Camionnage CN, les Hôtels et Tour CN, CN Marine Inc., CN Exploration, les Immeubles et les Autres entreprises, ont enregistré un bénéfice de $ 63.9 millions en 1982, comparativement à $ 56.5 millions en 1981 et à $ 69.1 millions en 1980. Suivent les précisions relatives à chacun de ces groupes.

Communications CN

En 1982, le bénéfice de cette division a été de $ 32.1 millions ($ 31.9 millions en 1981 et $ 33.3 millions en 1980). L'augmentation de $ 0.2 million est surtout attribuable aux mesures tarifaires, dont l'effet a été pratiquement annulé par la hausse inflationniste des dépenses. La baisse de $ 1.4 million de 1981 découle principalement du fait que la croissance des recettes n'a pas suffi à compenser les charges d'intérêt et d'amortissement.

Camionnage CN

Le Camionnage CN a enregistré des pertes de $ 5.8 millions en 1982 et de $ 0.3 million en 1981, contre un bénéfice de $ 2.1 millions en 1980. Cette tendance à la baisse s'inscrit dans un contexte d'inflation accélérée et de ralentissement général de l'activité économique. Les résultats ont également souffert d'une grève de 7 semaines en Ontario.

Hôtels et Tour CN

La perte des Hôtels et Tour CN s'est élevée à $ 1.6 million en 1982, contre un profit de $ 0.5 million en 1981 et de $ 2.6 millions en 1980. Le faible taux d'occupation enregistré dans tous les hôtels est le principal responsable des pertes de 1982. Le bénéfice de 1981 avait diminué en raison des pertes consécutives à la vente d'un hôtel et de la baisse du taux d'occupation constaté dans la plupart des établissements.

CN Marine Inc.

Le bénéfice de CN Marine Inc. s'est chiffré à $ 16.5 millions, soit une amélioration de $ 7.2 millions sur 1981 et de $ 7.8 millions sur 1980. Cette tendance s'explique en grande partie par des majorations tarifaires et par l'amélioration de la productivité.

CN Exploration

CN Exploration a enregistré en 1982 un profit de $ 11.1 millions ($ 4.1 millions en 1981; $ 2.7 millions en 1980). Cette amélioration a surtout été attribuable à l'augmentation des ventes de pétrole consécutives au succès des programmes d'exploration et de forage. En 1981, on pouvait l'attribuer à l'amorce des ventes de pétrole ainsi qu'à la hausse des profits réalisés sur les baux.

Immeubles

Les bénéfices de la division des Immeubles se sont chiffrés à $ 11.3 millions en 1982, comparativement à $ 10.5 millions en 1981 et à $ 18.7 millions en 1980. L'augmentation de 1982 est attribuable au relèvement des revenus immobiliers qui a largement compensé la baisse des profits découlant de la vente de terrains. En 1981, la baisse provenait de la diminution des profits réalisés sur les ventes de biens.

Autres entreprises

Le secteur Autres entreprises a enregistré un bénéfice de $ 0.3 million en 1982 ($ 0.4 million en 1981 et $ 0.9 million en 1980).

Messageries CN

La perte enregistrée en 1982 par les Messageries CN s'est élevée à $ 40.6 millions ($ 39.9 millions en 1981; $ 53.1 millions en 1980). La perte de 1982 englobe une provision de $ 10.8 millions pour les charges consécutives à la restructuration des messageries et du camionnage. Sans cette provision, on constate une amélioration de $ 10.1 millions sur 1981 et de $ 23.3 millions sur 1980. Cette tendance à l'amélioration est le résultat d'une réduction continue des services non rentables et du contrôle rigoureux des dépenses.

Divers

En 1982, le secteur Divers a accusé une perte de $ 124.5 millions, supérieure de $ 76.4 millions à celle de 1981 et de $ 81.4 millions à celle de 1980. La cause principale de l'accroissement du déficit en 1982 a été la constitution d'une provision de $ 61.5 millions pour la dévalorisation des investissements dans Eurocanadian Shipholdings Limited (CAST). Les frais d'intérêt non répartis ont augmenté, mais il y a eu compensation partielle par la fluctuation des taux de change. Les poussées inflationnistes sur les charges et les profits réalisés en 1980 seulement à la suite de la liquidation d'investissements sont à l'origine de l'écart entre les résultats de 1981 et ceux de 1980.

Impôts sur le revenu

En raison du déficit de 1982, on n'enregistre aucun impôt sur le revenu pour 1982. L'impôt sur le revenu de l'exercice 1981, de $ 9.1 millions, et celui de l'exercice 1980, de $ 86.7 millions, ont été éliminés par l'utilisation des avantages fiscaux au titre des pertes des exercices antérieurs, ces dégrèvements ayant été comptabilisés comme éléments extraordinaires. Voir la note 10 des Notes afférentes aux états financiers consolidés qui précise qu'il est possible de se prévaloir des avantages fiscaux pour réduire le revenu imposable des exercices à venir. La Compagnie prévoit que ces avantages lui permettront des dégrèvements d'un montant suffisant pour couvrir pratiquement tout l'impôt sur le revenu jusqu'en 1987.

Encaisse et ressources en capitaux

Le tableau ci-dessous fait apparaître l'évolution de l'encaisse de la Compagnie au cours des exercices 1980 à 1982

	1982	1981	1980
	(en millions de dollars canadiens)		
Provenance des fonds			
Fonds provenant de l'exploitation	$113 0	$421 2	$392 4
Émission de dette à long terme et obligations découlant de contrats de location-acquisition	536 1	488 0	86 9
Émission de capital-actions	4 3	6 6	26 7
Placements à long terme venant à échéance à moins d'un an			108 0
Divers	47 4	48 4	49 1
Total	700 8	964 2	663 1
Affectation des fonds			
Nouvelles immobilisations	648 1	662 5	558 1
Participations	4 7	11 7	115 0
Réduction de la dette à long terme et des obligations découlant des contrats de location-acquisition	42 6	227 5	155 4
Dividende		38 6	38 5
Divers	6 8	4 6	
Total	702 2	944 9	867 0
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	(1 4)	19 3	(203 9)
Changements dans les éléments du fonds de roulement, à l'exclusion de l'encaisse	(48 9)	(78 8)	135 9
Encaisse	$(50 3)	$(59 5)	$(68 0)

Le volume relativement faible des fonds provenant de l'exploitation a été, cette année, la principale cause de l'encaisse négative, tandis qu'en 1980 et 1981 cette dernière était due au report de nouveaux emprunts à long terme en raison des conditions du marché. Au cours de ces trois exercices, les insuffisances de caisse ont été comblées par des emprunts bancaires à court terme. Au 31 décembre 1982, ces prêts bancaires atteignaient $CAN 0 6 million et $EU 61 5 millions. Les dispositions prises avec un certain nombre de banques au Canada et aux États-Unis assurent à la Compagnie des marges de crédit supérieures à ses perspectives d'emprunt à court terme.

Les emprunts à long terme lancés en 1982 comprennent $ÉU 350 millions et FS 100 millions, qui ont surtout été utilisés pour financer des immobilisations. En mars 1983, le CN a procédé à l'émission et à la vente, aux États-Unis, d'un emprunt à long terme de $ÉU 100 millions. Le même mois, il a pris les mesures nécessaires pour rembourser les deux emprunts bancaires de FS 100 millions chacun, venant à échéance en 1985 et 1987 respectivement. Ces opérations en francs suisses vont se traduire, pour la Compagnie, par une diminution des frais d'intérêt et par un léger report d'échéance pour la tranche correspondante de la dette à payer. Si les conditions du marché le permettent, la Compagnie envisage de faire de nouvelles émissions sur les marchés de capitaux, sans pouvoir en prévoir les montants, la nature et la date. En outre, la note 5 b) afférente aux États financiers consolidés souligne qu'une augmentation rétroactive de la dette contractée auprès du gouvernement du Canada et une diminution des bénéfices non répartis ont été comptabilisés en 1982.

Le ratio de la dette à long terme (y compris la tranche exigible) à la somme de cette dette et de l'avoir des actionnaires, à la clôture des trois derniers exercices, était le suivant :

	1982	1981	1980
Ratio d'endettement	44 5	36 8	36 1

La perte subie en 1982 et la nouvelle dette contractée pour financer la plupart des dépenses en immobilisations ont fait passer le ratio d'endettement de 36 8 % à 44 5 %. En vue de limiter les emprunts à long terme, la Compagnie a ramené les dépenses en immobilisations projetées de $ 900 millions environ à près de $ 650 millions. Pour 1983, les prévisions à ce chapitre sont de $ 800 millions, tandis qu'elles atteignent quelque $ 2 milliards pour 1984 et 1985. À l'heure actuelle, la Compagnie pense financer une partie de ces dépenses par voie d'emprunts. Les projets d'investissements de 1983 à 1985 comprennent, entre autres, l'extension du réseau ferroviaire dans l'Ouest, le renouvellement des installations essentielles, l'acquisition de matériel roulant et autre, ainsi que l'amélioration du rendement. L'importance des frais engagés et surtout des emprunts qu'ils entraîneront dépendra, dans une large mesure, des résultats d'exploitation, de la promulgation d'une loi régissant le transport des céréales et de différents autres facteurs économiques.

Au 31 décembre 1982, la Compagnie s'était engagée à acheter, au cours des 19 mois subséquents, pour $ 72 5 millions de rails. Elle consacrera, en outre, $ 76 5 millions de ses immobilisations à l'achat de traverses de chemin de fer et $ 4 8 millions à l'achat de matériel roulant.

Inflation

En 1982, la Compagnie a fait face à un taux d'inflation à deux chiffres. La hausse du prix des matières et des salaires se situait autour de 12 % et les taux d'intérêt croissaient légèrement. C'est le taux annuel d'inflation le moins élevé depuis le début des années 1980. En fait, c'est surtout l'augmentation du prix des matières qui, en 1982, s'est atténuée de façon significative en raison du fléchis-

sement marqué de la tendance à la hausse du prix du carburant. Pour la Compagnie, les effets de l'inflation ont été aggravés par la baisse du volume des activités commerciales.

Faire face à l'inflation alors que le volume des affaires diminue est certes un défi pour la direction des entreprises. En 1980 et 1981, alors que le trafic augmentait, la Compagnie chercha à moderniser ses installations, à accroître son rendement et à augmenter le prix de ses services pour compenser les effets de la hausse des coûts. En 1982, la récession et la baisse du trafic entamèrent la souplesse et les effets de la hausse des tarifs. De plus, la réduction de la capacité d'autofinancement limita les disponibilités pour la modernisation des installations ; il fallut améliorer le rendement et réduire les dépenses pour contrer l'inflation.

Pour surmonter les effets conjugués de l'inflation et de la diminution des activités, la Compagnie décida de réduire son personnel, de rationaliser ses services, d'annuler ou de reporter certains projets, d'accroître les opérations susceptibles d'améliorer le rendement et la productivité, et de réduire les montants prévus pour les dépenses en immobilisations. Elle parvint ainsi à maintenir une capacité de fonctionnement qui lui permit de faire face à ses obligations à l'égard de ses clients et lui permettra de répondre à la première manifestation d'une reprise économique. L'impact de l'inflation se fait toutefois durement sentir sur les futurs besoins en capital.

En juin 1982, le Gouvernement annonçait des mesures anti-inflationnistes qui obligeaient les sociétés qui relevaient de lui et le secteur public à limiter les hausses de salaires et de prix à 6 % la première année et à 5 % l'année suivante. La Loi sur les restrictions salariales du secteur public a rendu obligatoires les directives concernant les salaires en août 1982, tandis que la ligne de conduite sur la majoration des tarifs ferroviaires s'est appliquée dans la seconde moitié de 1982. En réalité, le plafonnement des salaires ne prendra effet qu'en 1983 à l'expiration des conventions collectives régissant l'année 1982. Pour 1983, les charges salariales de la Compagnie seront assujetties à la politique anti-inflationniste du Gouvernement au même titre que les augmentations de prix. Rien ne garantit toutefois, que l'entreprise ne devra pas faire face à une augmentation de coûts de la part du secteur privé particulièrement supérieure à celle préconisée par les milieux officiels.

En décembre, l'Institut canadien des comptables agréés a émis des recommandations à l'intention des entreprises, visant à faire ressortir dans les états comptables certains effets des changements de prix et, en particulier, le poids de l'inflation sur les futurs besoins en capital. Elles ne modifient pas les données fondamentales présentées dans les états des exercices antérieurs relativement aux coûts, mais fournissent des renseignements complémentaires sur les conséquences attribuables aux variations de prix. Le Canadien National les mettra en application en 1983 et le prochain rapport annuel sera plus circonstancié.

Tableau récapitulatif des cinq derniers exercices

		1982	1981	1980	1979	1978
Exploitation	Produits	$ 4 165,0	$ 4 301,3	$ 3 717,9	$ 3 343,2	$ 2 962,4
	Bénéfice d'exploitation	94,3	355,2	267,4	244,6	210,3
	Frais d'intérêt, montant net	240,1	170,8	110,9	96,4	95,2
	Bénéfice net (perte nette)	(223,0)	193,2	188,2	169,7	132,7
	Dividende		38,6	38,5	41,6	27,2
	Rendement du capital investi moyen (%)	0,3	7,8	6,8	6,6	5,8
Dépenses en immobilisations	Nouvelles immobilisations	648,1	662,5	558,1	558,3	375,0
Actif et fonds de roulement	Actif à court terme	1 006,9	1 063,4	1 018,3	870,4	726,1
	Fonds de roulement (négatif)	(9,0)	(7,6)	(26,9)	176,9	157,4
	Immobilisations	5 193,5	4 832,1	4 399,0	3 971,2	3 628,3
	Actif total	6 336,0	6 133,8	5 645,7	5 143,6	4 531,1
Structure financière	Dette à long terme (y compris la tranche exigible)	2 274,8	1 784,2	1 637,9	1 564,8	1 339,9
	Avoir	2 840,9	3 059,6	2 898,5	2 722,2	2 489,8
	Ratio d'endettement %	44,5	36,8	36,1	36,5	35,0
Trafic	Tonnes-milles commerciales marchandises (en milliards)	77,8	87,9	88,0	84,6	79,2
	Expéditions de messageries (en millions)	2,3	3,5	6,9	8,9	8,5
Effectifs	Nombre moyen d'employés	67 113	73 287	74 014	76 592	78 247
	Salaire annuel moyen	$ 28 806	$ 25 906	$ 22 720	$ 20 589	$ 18 260

États financiers consolidés

État consolidé des résultats

		Exercice clos le 31 décembre		
		1982	1981	1980
			(en milliers)	
CN Rail	Produits	$2 961 504	$3 074 585	$2 664 373
	Charges	2 996 403	2 859 619	2 429 125
	Bénéfice (perte)	(34 899)	214 966	235 248
TerraTransport	Produits	46 799	49 078	44 112
	Charges	79 193	77 901	70 983
	Perte	(32 394)	(28 823)	(26 871)
Grand Trunk Corporation	Produits	415 367	468 628	338 522
	Charges	469 872	428 133	329 168
	Bénéfice (perte)	(54 505)	40 495	9 354
Entreprises CN				
Communications CN	Produits	244 016	217 641	192 335
	Charges	211 919	185 713	158 990
	Bénéfice	32 097	31 928	33 345
Camionnage CN	Produits	88 544	99 142	80 298
	Charges	94 302	99 403	78 165
	Bénéfice (perte)	(5 758)	(261)	2 133
Hôtels et Tour CN	Produits	56 386	58 184	56 598
	Charges	58 016	57 702	54 021
	Bénéfice (perte)	(1 630)	482	2 577
CN Marine Inc.	Produits	187 623	175 475	163 268
	Charges	171 116	166 162	154 535
	Bénéfice	16 507	9 313	8 733
CN Exploration	Produits	18 578	7 145	3 833
	Charges	7 474	3 006	1 155
	Bénéfice	11 104	4 139	2 678
Immeubles	Produits	19 711	17 779	23 650
	Charges	8 415	7 255	4 919
	Bénéfice	11 296	10 524	18 731
Autres entreprises	Bénéfice	266	397	882
Total Entreprises CN	Bénéfice	63 882	56 522	69 079
Messageries CN	Produits	96 266	105 743	126 918
	Charges	136 891	145 639	180 050
	Perte	(40 625)	(39 896)	(53 132)
Divers	Perte	(124 494)	(48 114)	(43 066)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu et élément extraordinaire		(223 035)	195 150	190 412
Impôts sur le revenu			93 120	88 922
Bénéfice (perte) avant élément extraordinaire		(223 035)	102 030	101 490
Réduction des impôts sur le revenu découlant du report de pertes d'exercices antérieurs			91 140	86 672
Bénéfice net (perte nette)		$ (223 035)	$ 193 170	$ 188 162

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés

Bilan consolidé

		31 décembre 1982		31 décembre 1981	
Actif				(en milliers)	
Actif à court terme	Comptes à recevoir		$ 370 414		$ 451 759
	Fournitures et approvisionnements		449 879		436 621
	Autres éléments d'actif à court terme		186 636		175 022
			1 006 929		1 063 402
Caisse d'assurances			4 086		34 531
Participations			42 431		94 046
Immobilisations			5 193 494		4 832 112
Autres éléments d'actif et charges reportées			89 031		109 672
			$6 335 971		**$6 133 763**
Passif					
Passif à court terme	Emprunts bancaires et autres dettes		$ 114 005		$ 63 721
	Comptes à payer		537 122		595 134
	Charges courues		240 357		224 540
	Tranche à payer de la dette à long terme		34 043		35 814
	Autres éléments de passif à court terme		90 436		151 821
			1 015 963		1 071 030
Provision pour assurances			4 086		34 531
Autres éléments de passif et crédits reportés			229 891		215 832
Dette à long terme			2 240 774		1 748 378
Part des actionnaires minoritaires dans les filiales			4 345		4 345
Avoir de l'actionnaire	Capital-actions de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada 6 283 902 actions ordinaires sans valeur nominale (6 275 302 en 1981) autorisées émises et en circulation	$2 486 425		$2 482 125	
	Bénéfices non répartis	354 487	2 840 912	577 522	3 059 647
			$6 335 971		**$6 133 763**

Au nom du Conseil d'administration J. H. Horner, administrateur
J. Maurice LeClair, administrateur

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés

État consolidé des bénéfices non répartis

	Exercice clos le 31 décembre 1982	1981	1980
		(en milliers)	
Solde au début de l'exercice (note 5 b)	$577 522	$422 986	$273 369
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	(223 035)	193 170	188 162
	354 487	616 156	461 531
Dividende		38 634	38 545
Solde à la fin de l'exercice	**$354 487**	**$577 522**	**$422 986**

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés

État consolidé de l'évolution de la situation financière

		Exercice clos le 31 décembre		
		1982	1981	1980
			(en milliers)	
	Fonds de roulement (negatif) au debut de l'exercice	$ (7 628)	$ (26 938)	$ 176 919
Provenance des fonds	Benefice net (perte nette) de l'exercice	(223 035)	193 170	188 162
	Plus (moins) elements n'entrainant aucun mouvement de fonds			
	amortissement	239 573	224 224	200 505
	amortissement des contrats de location-acquisition	506		
	amortissement de l'escompte a l'emission de la dette a long terme	512	465	767
	part (du benefice net) de la perte nette non répartie par les societes comptabilisee a la valeur de consolidation	(1 979)	3 388	2 967
	provision pour devalorisation de certaines participations	97 407		
	Fonds provenant de l'exploitation	112 984	421 247	392 401
	Emission de dette a long terme et obligations decoulant de contrats de location-acquisition	536 076	487 953	86 952
	Emission de capital-actions	4 300	6 614	26 676
	Produit net de l'alienation d'elements d'actif et d'une participation	16 236	32 610	27 248
	Remboursement partiel d'avances et du solde a recevoir sur la vente d'elements d'actif	9 587	8 835	8 753
	Fonds de roulement des filiales acquises		2 961	1 429
	Placement a long terme venant a echeance a moins d'un an			108 000
	Autres	21 605	3 972	11 667
	Total	700 788	964 192	663 126
Affectation des fonds	Nouvelles immobilisations			
	propres	611 786	662 540	558 134
	louees	36 314		
	Participations			
	acquisition de filiales		2 266	48 928
	achat des obligations d'une filiale a l'acquisition			14 700
	autres elements	4 673	9 404	51 326
	Fonds de roulement d'une filiale precedemment consolidee	5 229		
	Reduction de la dette a long terme et des obligations decoulant de contrats de location-acquisition	42 550	227 478	155 350
	Escompte à l'emission de debentures	1 642	4 560	
	Dividende		38 634	38 545
	Total	702 194	944 882	866 983
Augmentation (diminution) du fonds de roulement		(1 406)	19 310	(203 857)
	Fonds de roulement négatif à la fin de l'exercice	$ (9 034)	$ (7 628)	$ (26 938)

Se reporter aux notes afferentes aux états financiers consolides

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Note 1: Principales conventions comptables

Introduction

Dans les présentes notes, toutes les références faites à la «Compagnie» incluent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, propriété exclusive du gouvernement du Canada, et, sauf indication contraire du contexte, ses filiales consolidées; toutes les références au «réseau» incluent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ses filiales consolidées ainsi que les lignes de chemin de fer et de navigation, les installations de télécommunications et les autres biens dont le gouvernement du Canada a confié la gestion et l'exploitation à la Compagnie.

a) Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales (à l'exception d'une filiale de la Grand Trunk Corporation dont la Compagnie désire se défaire et qui a été comptabilisée à la valeur de consolidation) et la part de la Compagnie aux éléments d'actif et de passif, aux produits et aux charges des Télécommunications CNCP, comptabilisée selon la méthode de la consolidation proportionnelle. La part du CN aux activités des Télécommunications CNCP représente un peu moins des deux tiers des activités des Communications CN. Conformément aux lois régissant le réseau, les états financiers consolidés comprennent aussi les comptes des Chemins de fer du gouvernement canadien que le gouvernement du Canada a confiés à la Compagnie.

Les participations non majoritaires sont comptabilisées à la valeur de consolidation dans les cas appropriés.

b) Présentation des résultats par division

Les charges pour services rendus par d'autres divisions et par les Entreprises CN, facturés habituellement à leur valeur marchande, n'ont pas été éliminées des résultats par division. Cette façon de procéder n'a aucun effet sur le bénéfice net consolidé.

c) Fournitures et approvisionnements

Les stocks sont évalués au coût en magasin, calculé à partir de moyennes pondérées pour les rails et les traverses, des dernières factures pour le carburant et les fournitures neuves, et de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les fournitures usagées, désuètes ou réformées.

d) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. Les biens incorporés au réseau le 1er janvier 1923 sont comptabilisés à la valeur qui figurait dans les livres des compagnies constituantes, moins la somme de $262,8 millions radiée lors de la révision du capital en 1937.

La comptabilité relative aux installations ferroviaires et de télécommunications s'effectue conformément aux règlements de la Commission canadienne des transports, du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (au Canada) et de l'Interstate Commerce Commission (aux États-Unis), sauf que, dans le cas des installations aux États-Unis, la méthode d'imputation axée sur l'amortissement est appliquée en ce qui a trait aux traverses, rails, matériel de voie divers et au ballast. Les immobilisations importantes qui s'ajoutent aux installations existantes ou qui les remplacent sont généralement capitalisées, à l'exception des frais de main-d'œuvre relatifs au remplacement de matériel de voie et des frais d'intérêt qui sont imputés aux résultats.

Le coût des éléments d'actif amortissables désaffectés ou aliénés, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement accumulé conformément au plan d'amortissement par catégories, sauf dans le cas des divisions Camionnage CN et Hôtels et Tour CN pour lesquelles on emploie la méthode de l'amortissement à l'unité. Selon cette méthode, les gains et les pertes sont imputés au fur et à mesure aux résultats.

Note 1: Principales conventions comptables (suite)

e) Amortissement

L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour en permettre la répartition sur la durée estimative d'utilisation des biens, généralement selon la méthode linéaire. La Commission canadienne des transports, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes et l'Interstate Commerce Commission autorisent certains taux pour les installations ferroviaires et de télécommunications. Les taux s'appliquant aux principales catégories de biens sont les suivants :

	Taux annuel
Traverses	3.25%
Rails	1.15%
Matériel de voie divers	1.90%
Ballast	4.00%
Locomotives de ligne	4.60%
Wagons	2.97%
Installations de télécommunications commerciales	5.68%

Les installations hôtelières sont amorties à des taux annuels variant de 2 à 10 % et les navires à un taux de 5 %.

f) Produits du transport

Les produits d'exploitation tirés du transport sont généralement comptabilisés lorsque les mouvements sont terminés; en trafic d'échange, on considère un mouvement comme terminé lorsque le transporteur correspondant a pris possession de la marchandise. Les coûts découlant de mouvements qui ne sont pas encore terminés sont généralement reportés.

g) Régimes de retraite

Le coût des services courants est imputé aux résultats et capitalisé selon la comptabilité d'exercice.

Le coût des services passés est capitalisé au moyen de versements annuels couvrant l'intérêt et le principal sur des périodes s'échelonnant jusqu'en 2006 (2015 dans le cas des régimes de retraite des États-Unis) et imputé aux résultats selon la même méthode, après déduction d'un amortissement annuel de $4.3 millions correspondant à l'excédent cumulatif des imputations aux résultats par rapport aux exigences de capitalisation.

h) Devises étrangères

Les éléments d'actif et de passif en devises étrangères ont été convertis en dollars canadiens aux taux courants, sauf dans le cas des participations, des immobilisations et de la dette à long terme pour lesquelles les taux originaires ont été utilisés. Les gains ou les pertes de change ont été imputés aux résultats. Les produits et les charges des filiales étrangères ont été convertis aux taux moyens de l'exercice, sauf dans le cas des provisions pour amortissement qui sont traitées de la même manière que les immobilisations correspondantes.

Note 2: Participations

	Pourcentage des actions avec droit de vote	31 décembre 1982	31 décembre 1981
		(en milliers)	
Sociétés comptabilisées à la valeur de consolidation			
Chicago and Western Indiana Railroad Company	20%	$ 6 389	$ 7 191
Compagnie du complexe ferroviaire de Toronto	50%	10 682	10 682
Autres		20 483	9 799
		37 554	27 672
Autres sociétés et investissements, au prix coûtant, moins les provisions pour dévalorisation, le cas échéant		4 877	66 374
Total		**$42 431**	**$94 046**

En 1982, la Compagnie a constitué des provisions s'élevant à $97 407 000 relativement à une dévalorisation des participations dans une filiale précédemment consolidée, ainsi que dans une autre société enregistrée auparavant au prix coûtant. Ces provisions ont été imputées à raison de $35 893 000 à la Grand Trunk Corporation et de $61 514 000 à la perte du secteur Divers de l'exercice.

Note 3: Immobilisations

	31 décembre 1982			31 décembre 1981		
	Prix coûtant	Amortissement accumulé	Montant net	Prix coûtant	Amortissement accumulé	Montant net
	(en milliers)			(en milliers)		
CN Rail	$6 372 440	$2 498 493	$3 873 947	$5 976 969	$2 406 072	$3 570 897
TerraTransport	93 982	45 145	48 837	93 529	41 209	52 320
Grand Trunk Corporation	537 007	131 406	405 601	569 753	143 646	426 107
Entreprises CN						
Communications CN	647 455	237 742	409 713	603 218	215 647	387 571
Camionnage CN	64 593	34 803	29 790	66 454	33 105	33 349
Hôtels et Tour CN	193 445	66 487	126 958	189 183	61 763	127 420
CN Marine Inc	206 444	32 518	173 926	176 388	24 311	152 077
CN Exploration	13 704	204	13 500	1 716	52	1 664
Immeubles	42 182	10 830	31 352	28 779	7 976	20 803
Autres entreprises	37 157	2 766	34 391	3 048	2 004	1 044
Messageries CN	52 475	25 773	26 702	71 334	32 084	39 250
Divers	27 177	8 400	18 777	27 177	7 567	19 610
	$8 288 061	**$3 094 567**	**$5 193 494**	**$7 807 548**	**$2 975 436**	**$4 832 112**
Montants compris ci-dessus relatifs aux Chemins de fer du gouvernement canadien confiés à la Compagnie par le gouvernement du Canada	$ 875 222	$ 502 867	$ 372 355	$ 860 917	$ 483 508	$ 377 409

Au 31 décembre 1982, la valeur brute des éléments d'actif détenus en vertu de contrats de location-acquisition compris dans les chiffres ci-dessus s'élevait à $36 3 millions, et l'amortissement accumulé correspondant, à $0 5 million

Note 4: Dette à long terme

		Echéance	Monnaie de paiement	31 décembre 1982	31 décembre 1981
				(en milliers)	
Obligations, débentures et billets	Detroit & Toledo Shore Line obligations 1re hypothèque	1er déc. 1982	$EU	$	$ 2 434
	Canadien National 5 3/4 % obligations 25 ans (a, b)	1er janv. 1985	$CAN	66 242	68 242
	Canadien National 8 3/8 % obligations 10 ans	15 nov. 1986	$EU	83 232	83 232
	Canadien National 8 7/8 % obligations 10 ans (b)	1er mars 1987	$CAN	49 158	51 185
	Canadien National 5 % obligations 27 ans (a, b)	1er oct. 1987	$CAN	103 641	107 141
	Canadien National 14 5/8 % billets 10 ans	1er déc. 1991	$EU	117 817	117 817
	Canadien National 9 1/4 % débentures à caisse d'amortissement 20 ans	15 mars 1998	$EU	133 533	133 533
	Canadien National 8 3/8 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	1er juill. 2002	$EU	105 935	105 935
	Canadien National 9 7/10 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	15 juill. 2004	$EU	174 940	174 940
	Canadien National 14 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	15 janv. 2006	$EU	178 783	178 783
	Canadien National 15 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	1er juin 2006	$EU	181 238	181 238
	Canadien National 16 1/4 % débentures à caisse d'amortissement 25 ans	1er mars 2007	$EU	183 053	
	Canadien National 14 3/4 % débentures à caisse d'amortissement 30 ans	1er sept. 2012	$EU	247 984	
	Buffalo and Lake Huron 5 1/2 % obligations 1re hypothèque	Perpétuelles	Sterling	795	795
	Buffalo and Lake Huron 5 1/2 % obligations 2e hypothèque	Perpétuelles	Sterling	1 228	1 228
	Total			1 627 579	1 206 503
Prêt et avances du gouvernement du Canada (c)	Emprunt consolidé (d)		$CAN	275 763	282 542
	Chemins de fer du gouvernement canadien - avances au fonds de roulement		$CAN	14 104	14 108
	Total			289 867	296 650
Autres	Montants à payer aux termes de conventions portant sur l'achat de matériel (e)		$EU	207 282	227 845
	Emprunts bancaires 7 3/4 % (f)		FS	129 158	64 474
	Obligations découlant de contrats de location-acquisition (g)		Divers	32 587	
	Billet à ordre 9 5/8 % (h)		$CAN	1 957	2 189
	Total			370 984	294 508
				2 288 430	1 797 661
	Moins :				
	Escompte non amorti à l'émission de la dette à long terme			7 077	5 947
	Tranche à payer de la dette à long terme, convertie au taux originaire			29 986	32 743
	Débentures à caisse d'amortissement venant à échéance en 2002 rachetées et non annulées			10 593	10 593
				47 656	49 283
	Dette à long terme			**$2 240 774**	**$1 748 378**

Note 4: Dette à long terme (suite)

a) Garanties par le gouvernement du Canada.

b) Assujetties à des dispositions de rachat.

c) Le taux d'intérêt moyen pondéré applicable aux prêt et avances du gouvernement du Canada aux 31 décembre 1982 et 1981 s'établissait à environ 8.3 % l'an.

d) L'emprunt consolidé auprès du gouvernement du Canada porte intérêt au taux annuel de 8 3/4 % et est remboursable en versements semestriels égaux de $13.63 millions, couvrant les intérêts et le principal, jusqu'au 30 juin 2008.

e) Garantis par le matériel roulant, remboursables en versements semestriels ou trimestriels, sur différentes périodes jusqu'en 1995 et portant intérêt à des taux s'échelonnant de 8 à 17 3/4 %. Au 31 décembre 1982, les montants en principal à payer étaient de $ÉU 197.3 millions ($ÉU 217.7 millions au 31 décembre 1981).

f) Deux emprunts bancaires de 100 millions de francs suisses chacun, remboursables les 9 avril 1985 et 16 mars 1987, ou plus tôt, au choix de la Compagnie.

g) Les taux d'intérêt applicables varient d'environ 11 1/4 % à 15 3/4 % et les dates d'échéance se situent entre 1985 et 2002. Pour plus de détails sur les obligations découlant des contrats de location-acquisition, se reporter à la note 6.

h) Remboursable en versements semestriels de $218 503, couvrant les intérêts et le principal, jusqu'au 1er août 1988.

i) Les montants en principal à payer sur la dette en cours au 31 décembre 1982, compte tenu des exigences des caisses d'amortissement et des possibilités de rachat, ainsi que des intérêts implicites de $18 millions au titre des paiements découlant des contrats de location-acquisition, s'établissent comme suit :

Exercice se terminant le 31 décembre	(en milliers)
1983	$ 39 160
1984	56 107
1985	180 971
1986	132 676
1987	243 686
1988 - 1992	428 448
1993 - 1997	408 707
1998 - 2002	389 851
2003 - 2007	323 514
2008 - 2012	76 751

j) Si l'on avait utilisé le taux de change en vigueur à la fin de l'exercice pour convertir en devises étrangères les montants dus à long terme, la dette à long terme eut été augmentée de $132 millions ($75.2 millions en 1981).

Note 5 : Avoir de l'actionnaire

a) Capital-actions

Au cours de l'exercice, 8 600 (13 228 en 1981) actions ordinaires sans valeur nominale de la Compagnie ont été émises en faveur du gouvernement du Canada pour une valeur de $4 300 000 ($6 614 000 en 1981), aux termes d'une entente intervenue avec le gouvernement en vertu de laquelle ce dernier doit acheter des parts du capital-actions de la Compagnie qui pourraient atteindre une valeur globale de $143 100 000 (montant porté à $149 767 000 pour tenir compte de l'inflation), à titre de participation financière aux projets d'immobilisations de CN Marine. La valeur globale des actions émises au 31 décembre 1982 aux termes de cette entente se chiffre à $37 590 000, auxquels s'ajoutent $44 868 000 pour 89 736 actions émises en 1983.

b) Bénéfices non répartis

Aux termes de la loi qui la régit, la Compagnie doit verser au Receveur général du Canada un dividende égal à 20 % du bénéfice net de l'exercice, ou tout pourcentage plus élevé de ce bénéfice que prescrirait le gouverneur en conseil. Comme elle a subi une perte nette pour l'exercice, aucun dividende n'a été inscrit aux livres en 1982.

Le gouvernement du Canada, dont le ministre des Transports se fait le porte-parole, a jugé que certains versements qu'il avait effectués au cours d'exercices précédents avaient doublement indemnisé la Compagnie. En conséquence, la dette à long terme a été majorée de $46 847 000 au titre de l'emprunt consolidé du gouvernement du Canada, le solde des bénéfices non répartis au 1er janvier 1980 a fait l'objet d'un redressement de $41 829 000, le bénéfice de ce même exercice a été débité de $4 564 000 et le reste a été imputé à une provision antérieure.

Note 6 : Engagements importants

a) Contrats de location

(i) Au 31 décembre 1982, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location portant principalement sur du matériel roulant ferroviaire, à l'exclusion des obligations découlant des contrats de location-acquisition comptabilisées avec la dette à long terme (voir note 4), s'établissaient comme suit :

	Baux non résiliables	
	Contrats de location-acquisition	Contrats de location-exploitation
	(en milliers)	
Exercice se terminant le 31 décembre		
1983	$ 40 665	$ 56 115
1984	40 622	46 441
1985	41 505	41 056
1986	37 035	36 563
1987	35 640	34 754
1988 - 1992	83 019	99 623
1993 - 1997	6 236	38 680
1998 - 2002	2 814	7 902
Ultérieurement	446	194
Total des versements minimaux à effectuer	287 982	$361 328
Moins montant représentant les intérêts implicites	86 766	
Valeur actualisée des versements minimaux nets à effectuer en vertu de contrats de location-acquisition	$201 216	

Bon nombre des baux contiennent des clauses de renouvellement et une clause permettant l'achat des biens à la juste valeur marchande à l'expiration du bail.

Note 6: Engagements importants (suite)

(ii) Les frais de location aux termes de l'ensemble des baux s'établissaient comme suit

	Exercice clos le 31 décembre		
	1982	**1981**	**1980**
	(en milliers)		
Total des frais	$176 073	$178 914	$146 685
Frais en vertu des contrats de location-acquisition non compris dans la dette à long terme	$ 41 262	$ 43 276	$ 46 852

(iii) L'écart net dans le bénéfice et les augmentations de l'actif et du passif, qui paraîtraient aux états financiers consolidés si les baux des exercices antérieurs satisfaisant aux critères des contrats de location-acquisition avaient été capitalisés, s'établissent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1982	**1981**	**1980**
	(en milliers)		
Augmentation (diminution) nette du bénéfice	$ 596	$ (540)	$ (76
Augmentation de l'actif			
Immobilisations			
Biens loués en vertu de contrats de location-acquisition	$296 019	$301 397	$303 93
Moins amortissement accumulé	152 292	131 487	109 53
	$143 727	$169 910	$194 40
Augmentation du passif			
Passif à court terme			
Valeur actualisée des obligations découlant des contrats de location-acquisition	$ 22 314	$ 22 188	$ 23 10
Passif à long terme			
Valeur actualisée des obligations découlant des contrats de location-acquisition	$201 216	$230 877	$268 53
Moins tranche à court terme	22 314	22 188	23 10
	$178 902	$208 689	$245 42

b) Autres engagements importants

En vertu d'un accord conclu avec une grande entreprise sidérurgique canadienne, la Compagnie s'est engagée, en date du 31 décembre 1982, à acheter pour $72.5 millions de rails au cours des dix-neuf prochains mois. En outre, il y a engagements de dépenses en immobilisations de $76.5 millions pour des traverses et de $4.8 millions pour du matériel roulant.

Note 7: Subventions
Les produits comprennent les subventions suivantes :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1982	**1981**	**1980**
	(en milliers)		
Gouvernement du Canada			
a Versements au titre de la Loi sur les chemins de fer, prévus par cette loi et par la loi y afférente portant affectation de crédits, à l'égard de certains services non rentables et de tarifs imposés dont le maintien est obligatoire en vertu de la Loi sur les chemins de fer	$229 494	$162 018	$ 93 02
b Subventions au titre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique	16 161	17 341	17 32
c Divers	6 529	5 718	5 53
Divers	803	2 623	
	$252 987	**$187 700**	**$115 88**

Note 8: Régimes de retraite

La Compagnie offre à presque tous ses employés des régimes de retraite en vertu desquels ceux-ci ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations fondées sur la rémunération et les années de service. Le coût annuel de ces régimes s'établit comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre		
	1982	1981	1980
		(en milliers)	
	$185 359	$182 570	$196 712

Aux 31 décembre 1982 et 1981, le coût total des services passés restant à imputer aux résultats, fondé sur l'évaluation actuarielle effectuée le 31 décembre 1980 (montant au 31 décembre 1980 fondé sur l'évaluation actuarielle du 31 décembre 1977), compte tenu de rajustements ultérieurs, s'élève à

	31 décembre		
	1982	1981	1980
		(en milliers)	
Régimes canadiens	$1 526 280	$1 445 213	$1 117 110
Régimes américains	13 710	28 669	23 566
	$1 539 990	$1 473 882	$1 140 676

Le solde au 31 décembre 1982 sera imputé aux résultats en montants annuels, comprenant les intérêts et le principal, comme suit :

	Coût annuel		Coût annuel
	(en milliers)		(en milliers)
1983	$125 070	1997	$ 97 041
1984	132 001	1998	93 537
1985	139 366	1999	98 678
1986	147 091	2000	104 081
1987	133 355	2001	109 793
1988	140 744	2002	52 699
1989	148 631	2003	55 583
1990	156 890	2004	58 628
1991	165 584	2005	61 836
1992	150 807	2006	65 073
1993	132 589	2007-2008	103
1994	134 276	2009	561
1995	141 869	2010-2011	564
1996	142 765	2012-2015	1 479

En 1981 et 1982, le montant à capitaliser a dépassé de $4 3 millions l'imputation aux résultats. En 1980, l'imputation aux résultats a dépassé le montant à capitaliser de $9 3 millions. L'excédent cumulatif des imputations aux résultats sur les montants à capitaliser, qui s'élève à $55 8 millions ($60 1 millions en 1981) est compris dans le poste Autres éléments de passif et crédits reportés.

La valeur actuarielle des prestations acquises au 31 décembre 1980, date de la dernière évaluation actuarielle, excédait de $165 1 millions la valeur totale des caisses de retraite à cette date.

Note 9 : Perte du secteur Divers

La perte du secteur Divers découle des éléments suivants

	Exercice clos le 31 décembre		
	1982	**1981**	**1980**
		(en milliers)	
Produits divers	$ 1 839	$ 1 851	$ 1 655
Intérêts			
Intérêts totaux sur la dette à long terme	236 206	158 192	125 284
Intérêts sur les emprunts à court terme	7 182	14 946	1 017
Intérêts sur les placements	(3 015)	(2 307)	(15 376
Intérêts totaux (net)	240 373	170 831	110 925
Intérêts imputés aux divisions	(214 169)	(168 398)	(109 325
	26 204	2 433	1 600
Autres charges (net)[1]	100 129	47 532	43 121
Total des charges	126 333	49 965	44 721
Total de la perte du secteur Divers	**$124 494**	**$ 48 114**	**$ 43 066**

[1] Les autres charges (net) tiennent compte d'une provision constituée en 1982 pour la dévalorisation d'un placement de portefeuille ainsi que de produits et de charges de nature générale.

Note 10 : Impôts sur le revenu

La Compagnie dispose d'écarts temporaires d'environ $1 1 milliard qu'elle peut affecter à la réduction du revenu imposable des années à venir. De ce montant, $897 millions sont attribuables à l'excédent du coût en capital non amorti aux fins d'impôts sur la valeur comptable nette des éléments d'actif amortissables. De plus, la Compagnie dispose, au titre de dégrèvements d'impôt pour investissements, d'environ $19 millions, $28 millions, $35 millions et $22 millions pour réduire les impôts sur le revenu payables respectivement jusqu'aux 31 décembre 1984, 1985, 1986 et 1987.

Note 11 : Information sectorielle

a) Zones géographiques

Pratiquement toutes les activités du réseau ainsi que ses éléments d'actif se situent au Canada, à l'exception de la Grand Trunk Corporation qui est exploitée aux États-Unis.

b) Trafic international

En plus de l'apport de la Grand Trunk Corporation, le réseau tire des produits du trafic en provenance ou à destination de chemins de fer des États-Unis. En 1982, ces produits se sont chiffrés approximativement à $528 millions ($607 millions en 1981 et $579 millions en 1980).

c) Éléments d'actif isolables par division

	31 décembre		
	1982	1981	1980
	(en milliers)		
CN Rail	$4 612 860	$4 376 924	$3 975 642
TerraTransport	65 616	63 481	62 338
Grand Trunk Corporation	586 727	619 742	536 982
Entreprises CN			
Communications CN	463 827	452 221	408 940
Camionnage CN	50 371	62 618	59 040
Hôtels et Tour CN	138 781	141 748	143 289
CN Marine Inc	204 662	175 766	161 984
CN Exploration	20 845	2 718	
Immeubles	52 046	32 588	
Autres entreprises	45 480	71 209	75 152
Messageries CN	42 160	61 388	69 078
Divers	52 596	73 360	140 412
Total de l'actif selon le bilan consolidé	**$6 335 971**	**$6 133 763**	**$5 642 787**

Les éléments d'actif appartenant aux divisions Immeubles et CN Exploration n'ont pas été identifiés séparément pour les exercices antérieurs à 1981.

d) Dépenses en immobilisations et amortissement par division

	Dépenses en immobilisations			Amortissement		
	Exercice clos le 31 décembre			Exercice clos le 31 décembre		
	1982	1981	1980	1982	1981	1980
	(en milliers)			(en milliers)		
CN Rail	$469 057	$512 290	$408 685	$161 692	$151 717	$134 941
TerraTransport	1 276	3 533	4 249	3 361	2 392	2 603
Grand Trunk Corporation	26 161	39 493	42 311	13 553	11 952	14 028
Entreprises CN						
Communications CN	62 260	58 838	33 360	36 374	31 696	23 921
Camionnage CN	1 347	8 765	8 900	5 595	5 630	5 598
Hôtels et Tour CN	6 161	10 143	6 594	5 883	5 753	5 652
CN Marine Inc	30 452	19 607	29 836	8 517	8 469	8 291
CN Exploration	11 988	1 716			53	
Immeubles	1 661	60		351	365	
Autres entreprises	34 108	954	98	773	403	107
Messageries CN	3 349	1 118	4 101	3 785	3 286	4 569
Divers	280	6 023		1 089	1 651	896
	$648 100	**$662 540**	**$558 134**	$240 079	$224 224	$209 505

Consistent en nouvelles immobilisations

Les chiffres correspondant aux dépenses en immobilisations et à l'amortissement et le total de ces deux divisions Immeubles et CN Exploration n'ont pas été identifiés séparément pour les exercices antérieurs à 1981.

Note 12 : Autres renseignements

a) La Compagnie fait normalement affaire avec divers organismes contrôlés par le gouvernement du Canada, aux mêmes conditions que pour les opérations courantes avec les tiers non apparentés.

La Compagnie assure par ailleurs, sous contrat, des services ferroviaires et maritimes ainsi que des opérations de maintenance pour le gouvernement du Canada et divers organismes que contrôle ce dernier. Les produits tirés de ces services ont totalisé $487.3 millions en 1982 ($483.4 millions en 1981 et $409.7 millions en 1980) et, sur ce montant, il restait à percevoir, au 31 décembre 1982, $4.5 millions ($11.5 millions en 1981 et $0.2 million en 1980).

b) A compter de 1977, le gouvernement du Canada a convenu de verser à la Compagnie sous forme de subventions, jusqu'à concurrence de $292.8 millions, certaines sommes relativement aux frais de remise en état des lignes secondaires dans l'Ouest canadien. Le total des paiements reçus au 31 décembre 1982 s'élevait à $238.2 millions, dont $50.9 millions en 1982 ($51.1 millions en 1981).

c) A compter de 1981, le gouvernement du Canada a convenu de verser à la Compagnie, au cours de son exercice 1982-1983, un maximum de $25 millions pour la réalisation d'un programme d'essai et d'évaluation d'opérations ferroviaires à Terre-Neuve et le remboursement, au CN, de certains salaires et frais y afférents que le CN a payés à la demande du Gouvernement durant la période d'essai et d'évaluation. En 1982, la facture totale s'élevait à $13.8 millions ($8.6 millions en 1981) et les sommes à recevoir se chiffraient, au 31 décembre 1982, à $1 million ($0.9 million en 1981).

d) Le 1er février 1983, le gouvernement du Canada a annoncé l'instauration d'un nouveau programme en vertu duquel les tarifs ferroviaires, fixés par la loi depuis plusieurs décennies pour le transport de certaines céréales et de produits connexes, pourront être majorés. Le Parlement doit sanctionner certaines mesures visant à dédommager le CN, par le biais de versements intérimaires, pour une bonne partie du manque à gagner découlant du transport des céréales pour l'année-récolte qui va du 1er août 1982 au 31 juillet 1983.

e) En vertu des dispositions d'une convention d'achat en date du 17 août 1982 et sous réserve de certaines conditions, dont l'accession à certains niveaux de rentabilité préétablis, la Grand Trunk Corporation a convenu d'acquérir toutes les actions avec droit de vote de la Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific Railroad Company qui a fait l'objet d'une réorganisation. La contrepartie serait de $1 et comprendrait également la prise en charge des dettes à long terme de l'entreprise, dont la valeur actualisée se chiffre à quelque $EU 175 millions. Il est probable que la transaction s'effectue d'ici le 31 décembre 1984, si elle a lieu.

Note 13 : Reclassification des chiffres correspondants

En 1982, des modifications ont été apportées à la classification de certains éléments et pour faciliter les comparaisons, la nouvelle classification a été appliquée aux chiffres correspondants de 1981 et de 1980. De plus, certaines divisions ont cessé de participer au programme d'auto-assurance du réseau, ce qui a entraîné une réduction importante de la Caisse d'assurances et de la Provision pour assurances.

Coopers
&Lybrand

comptables agréés

630 Boulevard Dorchester ouest
Montréal Québec Canada
H3B 1W5

téléphone (514) 875 5140
câbles Colybrand
telex 05-267424

membre du cabinet international
Coopers & Lybrand

le 28 février 1983

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au ministre des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié le bilan consolidé du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1982 ainsi que les états consolidés des résultats, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière de l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière du réseau au 31 décembre 1982 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de manière uniforme.

À notre avis également, les livres de comptabilité appropriés ont été tenus et les opérations venues à notre connaissance étaient de la compétence du réseau.

Les états financiers consolidés du réseau des deux exercices clos les 31 décembre 1981 et 1980 ont été vérifiés par un autre cabinet de comptables agréés.

Coopers & Lybrand

Comptables agréés

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada
État consolidé de la situation financière au 31 décembre

		1982	1981
		(en milliers)	
Placements	Obligations - valeur à la cote		
	$1 113 510 en 1982, $807 806 en 1981	$1 118 916	$ 957 206
	Prêts hypothécaires et à nantissement immobilier	320 773	334 072
	Biens immobiliers	184 871	83 642
	Pétrole et gaz	52 861	53 500
	Actions - valeur à la cote		
	$1 266 826 en 1982, $1 148 109 en 1981	1 123 564	1 035 646
	Placements à court terme	258 490	268 804
		3 059 475	2 732 870
	Encaisse	1 969	199
	Comptes à recevoir		
	Chemins de fer nationaux du Canada	10 155	5 394
	Intérêts courus et autres éléments d'actif	36 629	14 889
		3 108 228	2 753 352
Montant à capitaliser	Montant à capitaliser par la Compagnie conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension et qui sera réglé par versements périodiques d'ici au 31 décembre 2006		
	Solde au début de l'exercice	1 498 990	1 170 856
	Plus augmentations au cours de l'exercice	102 005	367 756
	Moins versements de capital	(18 945)	(7 842)
	dette actuarielle non provisionnée applicable aux régimes de retraite de VIA Rail Canada Inc. et des Télécommunications CNCP		(31 780)
	Solde à la fin de l'exercice	1 582 050	1 498 990
		$4 690 278	$4 252 342

Rapport des vérificateurs

Au ministre des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié l'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1982. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. La dette actuarielle relative aux prestations de retraite fait l'objet d'une attestation distincte de la part d'actuaires indépendants qui accompagne l'état consolidé de la situation financière la dernière évaluation actuarielle étant en date du 31 décembre 1980.

À notre avis, d'après notre vérification et l'attestation de l'actuaire, cet état financier consolidé présente fidèlement la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1982 ainsi que les résultats de son exploitation pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

À notre avis également, les livres de comptabilité appropriés ont été tenus et les opérations venues à notre connaissance étaient de la compétence du fiduciaire.

Mallette Benoit Boulanger
Rondeau & Associés
Comptables agréés
Montréal, le 28 février 1983

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada
État consolidé de la situation financière au 31 décembre

		1982	1981
		(en milliers)	
Dette actuarielle relative aux prestations de retraite	Solde au début de l'exercice	$4 252 342	$3 590 618
Augmentations au cours de l'exercice	Accroissement de la dette actuarielle relative aux prestations de retraite découlant des faits suivants		
	Évaluation actuarielle au 31 décembre 1980		325 253
	Modifications aux régimes de retraite et augmentations des prestations accordées aux retraités	95 683	42 503
	Intégration au 1er janvier 1982 de la Caisse fiduciaire de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta	25 099	
		120 782	367 756
	Cotisations des employés au titre des		
	Services courants	87 543	79 960
	Services passés	7 592	6 713
		95 135	86 673
	Cotisations de la Compagnie au titre des services courants et de la dette actuarielle non provisionnée et sommes forfaitaires de $5 641 versées aux retraités en 1981	187 020	181 717
	Revenu net des placements	283 746	329 040
		565 901	597 430
		4 939 025	4 555 804
Diminutions au cours de l'exercice	Versements de prestations de retraite	219 898	190 624
	Remboursements à la cessation d'emploi	8 496	10 406
	Versements de capital portés en réduction de la dette actuarielle non provisionnée	18 945	7 842
	Réduction de la dette actuarielle relative aux prestations de retraite par suite de la mutation d'employés à VIA Rail Canada Inc. et aux Télécommunications CNCP	1 408	94 590
		248 747	303 462
	Solde à la fin de l'exercice	$4 690 278	$4 252 342

Au nom du Conseil d'administration J.H. Horner, administrateur
J. Maurice LeClair, administrateur

Attestation de l'actuaire

Au fiduciaire
Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada

J'ai vérifié la dette actuarielle relative aux prestations de retraite qui figure dans l'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1982 et qui s'élève à $4 690 278 000, et j'atteste qu'elle constitue une provision qui, à mon avis, pour moi suffisamment aux engagements correspondant à toutes les prestations de retraite au titre des Régimes de retraite de 1935 et de 1959 ainsi que du Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta.

Geoffrey B. White
Fellow de l'Institut canadien des actuaires

William M. Mercer Limitée
Montréal, le 24 février 1983

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada

Note afférente à l'état consolidé de la situation financière

Principales conventions comptables

a) Régimes de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada visés par l'état financier

L'état consolidé de la situation financière de la Caisse fiduciaire de retraite comprend la dette actuarielle des pensions, les placements et le montant à capitaliser relatifs aux Régimes de retraite de 1959 et de 1935 et, à compter du 1er janvier 1982, relatifs au Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta.

Les caisses fiduciaires de retraite relevant du Régime de retraite de 1935 et du Régime de retraite de la Compagnie des chemins de fer du nord de l'Alberta ont été intégrées, à compter du 1er janvier 1982, à la Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada instaurée par le Régime de retraite de 1959.

b) Consolidation des filiales

La Caisse fiduciaire de retraite a effectué des placements dans un certain nombre de filiales en propriété exclusive. Les comptes de ces filiales et ceux de la Caisse fiduciaire de retraite sont consolidés.

c) Évaluation des placements

(i) Les obligations sont comptabilisées à leur coût amorti, plus les reports provenant de modifications au portefeuille effectuées en vue d'améliorer le rendement et qui sont amortis sur la durée qui reste à courir des obligations vendues.

(ii) Dans le cas des prêts hypothécaires et à nantissement immobilier, les montants inscrits correspondent au solde en capital.

(iii) Les biens immobiliers comprennent des terrains et des immeubles. Les terrains sont comptabilisés au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation moins les charges hypothécaires, et les immeubles au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation moins les charges hypothécaires et l'amortissement accumulé.

(iv) Les avoirs pétroliers, administrés par Dome Petroleum Limited, sont comptabilisés au prix coûtant. On ne comptabilise aucun épuisement puisque la Caisse peut se prévaloir d'une offre d'achat, valable jusqu'au 3 janvier 1999, sur lesdits avoirs à leur prix coûtant moins les produits de la vente de toute partie desdits avoirs.

(v) Les actions et les placements à court terme sont comptabilisés au prix coûtant.

La valeur à la cote des placements en obligations et autres titres se fonde sur le cours de clôture du 31 décembre.

d) Détermination des versements de capitalisation

Les versements de capitalisation sont déterminés selon la méthode actuarielle de répartition des coûts basée sur les avantages courus.

Les principales hypothèses qui ont servi de base aux calculs actuariels des Régimes sont fondées sur l'expérience des Régimes en ce qui a trait aux mortalités, invalidités, retraites et cessations d'emploi, ainsi qu'aux augmentations salariales accordées selon le mérite ou périodiquement.

Aux fins des calculs actuariels, il est prévu que la Caisse fiduciaire de retraite bénéficie d'un taux de rendement à long terme de 7 % l'an sur les placements, et les hausses futures dans les gains des membres ont été évaluées sur la base d'hypothèses économiques conformes à cette prévision.

Les versements comprennent l'amortissement de la dette actuarielle non provisionnée et sont conformes aux exigences de la Loi sur les normes des prestations de pension et du règlement y afférent. Conformément au règlement, la Compagnie amortit sa dette actuarielle non provisionnée par des versements annuels répartis sur différentes périodes s'échelonnant jusqu'en 2006.

e) Comptabilisation des cotisations

Les cotisations des employés sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la Compagnie effectue les retenues salariales.

Les cotisations versées par la Compagnie sont comptabilisées en fonction des montants qui doivent être capitalisés relativement à ses dettes actuarielles courues et actuelles.

f) Comptabilisation des revenus

Les revenus de dividendes sont comptabilisés à la date ex-dividende. Les revenus d'autres placements sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice. Les gains ou pertes résultant de la vente d'actions sont calculés sur le prix d'achat moyen.

g) Devises étrangères

À l'exception des placements à court terme, les placements en devises étrangères sont convertis en dollars canadiens aux taux de change d'origine. Les placements à court terme et la valeur à la cote des placements en devises étrangères sont convertis aux taux courants. Les dividendes et les revenus d'intérêts provenant de l'étranger sont convertis aux taux en vigueur à la réception.

Production: Affaires publiques et publicité CN
Conception graphique: Corporation ARC
Photographe principal: Daniel Wiener
Imprimé au Canada

POOR

QUALITY

ORIGINAL